

**СБОРНИК  
ВЫПИСОК ИЗ ПРИКАЗОВ  
И ИНСТРУКЦИЙ**

## ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ПРОЕЗДА ЗАПРЕЩАЮЩИХ СИГНАЛОВ

- сон на локомотиве;
- позднее применение тормозов (в основном из-за ожидания, что сигнал изменится на разрешающее показание, или из-за нажатия рукоятки бдительности в сонном состоянии);
- сигнал соседнего пути был принят за свой;
- неправильное управление тормозами (недостаточная разрядка ТМ);
- управление локомотивом с задней кабины;
- локомотивная бригада пассажирского, пригородного поезда, выдержав время стоянки, отправилась, не обращая внимания на красный сигнал выходного светофора;
- машинист доверился помощнику, а сам лично не убедился в разрешающем показании сигнала;
- машинист доверил управление помощнику, а сам за сигналами не наблюдал;
- машинист и помощник машиниста не знали расположения сигналов;
- красный огонь выходного светофора был воспринят как желтый;
- машинист и помощник машиниста не поняли план работы об очередности пропуска поездов, а за сигналами не следили;
- помощник машиниста без разрешения машиниста привёл поезд в движение;
- машинист видел разрешающее показание одного - двух маневровых светофоров, а далее за сигналами не следил;
- бригада, не обнаружила потухший светофор на блок-участке, а зелёный сигнал следующего светофора приняла за свой;
- локомотивная бригада устраняя неисправность на локомотиве за сигналами не наблюдала.

**ПРИКАЗ № 495 Ц**  
ОТ 29. 08. 2011 г.

### «О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖДТ УКРАИНЫ».

анализ допущенных нарушений БД свидетельствует, что одна из главных причин аварийности есть:

- недостаточный уровень трудовой и технологической дисциплины;
- халатность и безответственность некоторых работников связанных с движением поездов, нередко процесс перевозок совершается без учёта требований безопасности движения.

#### ПРИКАЗЫВАЮ:

- 2.1 - качественный подбор локомотивных бригад** для вождения пассажирских поездов с числа наиболее опытных и ответственных машинистов;
- 2.3 - соблюдение регламента переговоров** между машинистами пассажирских поездов, ДСП, ДНЦ, особенно:
  - при приёме и проследовании станций и отдельных пунктов;
  - в нестандартных условиях, когда изменились виды связи, маршруты приёма поездов и др.
- 2.6 - ежегодные проверки «ТРА» станций;**
  - своевременный просмотр и своевременное корректирование их, особенно разделов, которые регламентируют приём, пропуск и отправление пассажирских поездов;

- разработку и внедрение, технических и организационных мероприятий по обеспечению БД пассажирских поездов, и в первую очередь, с исключения возможности выхода ПС на маршруты направления пассажирских поездов.

#### **3.4 - в локомотивном хозяйстве:**

- повышению качества подготовки поездов в рейс;
- совершённым выявлению и устранению неисправностей:
  - буксового узла;
  - автотормозов;
  - автосцепного устройства;
- оборудованию цехов, отделений депо, ПТО в соответствии с действующими технологическими процессами и инструкциями.

### **ПРИКАЗ № 2 Н ОТ 04. 01. 1999 Г**

#### **«ОБ УСИЛЕНИИ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БД ПЕЗДОВ И АВТОТРАНСПОРТА НА ДОРОГЕ»**

- Имеются случаи, когда отдельные работники недобросовестно относятся к своим должностным обязанностям, допускаются случаи брака, которые могут привести к более тяжёлым последствиям.
- **основными причинами**, зависящими от человеческого фактора, из-за которых происходит более 60% случаев брака, аварий крушений являются:
  - упрощенство в выполнении правил и инструкций;
  - низкий уровень профессиональной подготовки;
  - недисциплинированность.

#### **ПРИКАЗЫВАЮ:**

- 1.0 - считать главной задачей** в обеспечении БД поездов на дороге *решительное принятие неотложных мер* по искоренению нарушений, порождающих случаи брака в поездной и маневровой работе, аварии и крушения.
- 1.6 - установить на всех предприятиях обязательный разбор** в коллективах всех допущенных нарушений.
- 1.7 - вести самую решительную, бескомпромиссную борьбу** с повторными нарушителями, применяя к нарушителям самые строгие меры воздействия.
- 3.1 - каждое вскрытое нарушение** должно быть разобрано, установлены причины зависящие в первую очередь от человеческого фактора и приняты меры.
- 3.2 - принципиально решать вопрос** возможности использования нарушителя в занимаемой должности или профессии.
- 2.0 - Повторно – периодический инструктаж проводится** ежемесячно в 1 декаде, по тематике разработанной в отделах отделений, госпредприятия по перевозке пассажиров и грузов дороги.

#### ***Перечень нарушений, подлежащих учёту и анализу***

- 1** - нарушения требований приказа 7Ц И ПТЭ П.П.16.36 - 16.43;
- 2** - превышение установленной скорости движения;
- 3** - явка локомотивной бригады, не подготовленной для работы на локомотиве:
  - обнаружение алкоголя при предрейсовом осмотре;
  - явка без надлежащего отдыха перед поездкой;
  - нахождение на работе в нетрезвом состоянии;
- 4** - сон на локомотиве;

- 5 - остановка поезда автостопом или экстренным торможением перед постоянным сигналом с запрещающим показанием или с применением полного служебного торможения в один приём;
- 6 - неопробование тормозов или нарушения порядка проверки их действия в пути следования;
- 7 - другие нарушения инструкции ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015;
- 8 - следование с выключенными, несвоевременно включенными устройствами АЛСН или приборами бдительности машиниста;
- 9 - невыполнение мероприятия «Минута готовности» перед отправлением;
- 10 - нарушение регламента переговоров по радиосвязи;
- 11 - невыполнение или некачественное выполнение ТО-1, ТО-2.
- 12 - нарушение ТРА станции или местной инструкции при производстве маневровой работы.
- 13 - нарушение порядка проследования станции;
- 14 - отвлечение от наблюдения за маршрутом следования и сигналами;
- 15 - нарушение порядка подъезда к составу;
- 16 - выявленные нарушения др. локомотивных бригад.

**ПРИКАЗ № 7 Ц**  
от 12. 01. 2001 г.

**«О ПЛАНОВО - ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БД В  
ЛОКОМОТИВНОМ ХОЗЯЙСТВЕ УКРАИНЫ»**

- 5.3** - исходя из местных условий, ввести для локомотивных бригад следующие дополнительные служебные обязанности:
- помощник машиниста производит:*
- выписки с бланка предупреждений;
  - отметку времени проезда места уменьшения скорости в выписке с бланка предупреждения;
- помощник машиниста обязан:*
- находиться в кабине и стоя, выполнять свои должностные обязанности:
    - при следовании по станции;
    - местах уменьшения скорости движения;
    - на запрещающий сигнал.
  - **при следовании на красный сигнал:**

*помощник машиниста:*

    - переходит на сторону машиниста;
    - контролирует действия машиниста:
      - по снижению скорости;
      - своевременной остановки;
      - а при необходимости сам принимает меры к остановке поезда.
  - **проследовать светофор с желтым огнём со скоростью:**
    - не более **60** км/ч - для пассажирских поездов;
    - не более **50** км/ч – для грузовых поездов;
    - не более **50** км/ч – для локомотивов.
  - **подъезд к запрещающему сигналу со скоростью:**
    - не более **20** км/ч за **400 - 500** м от запрещающего сигнала;
    - не более **5 - 10** км/ч за **100** м от запрещающего сигнала;
  - **при выходе помощника машиниста в машинное отделение на не кодированных участках пути:**
    - тумблер «ДЗ» переключать в положение «АЛС»,  
*при этом, машинист:*

- в период с 22<sup>00</sup> до 8<sup>00</sup> час ведёт поезд стоя;
- **показания выходного (маршрутного) сигнала** дублируют не менее 2<sup>x</sup> раз:
  - при отправлении поезда;
  - при пропуске поезда по не кодированным путям станций;
- **при следовании по не кодированным путям станции** в условиях ограниченной видимости, если машинист не получил уведомления от ДСП о порядке пропуска поезда по станции,
  - машинист обязан:*
    - сам вызвать ДСП на участке приближения к станции;
    - получить необходимую информацию;
- **снизить скорость движения** до такой, чтобы при необходимости обеспечить остановку поезда около светофора с запрещающим сигналом:
  - при отсутствии информации о порядке пропуска поезда по станции;
  - при ограниченной видимости показаний сигналов;
- **перед началом манёвров поездного локомотива:**
  - получить уведомление от ДСП:
    - о плане маневровых передвижений;
    - о готовности маршрута;
  - повторить его;
- **при переезде локомотива** с одного маневрового района в другой:
  - дополнительно выяснить у ДСП этого района маршрут и его готовность;
- **после получения плана маневровой работы**
  - машинист и его помощник:*
    - 2 раза дублируют показания маневрового светофора:
      - до приведения ТПС в движение;
      - перед проездом светофора;
- **при движении ТПС по станции маневровым порядком**
  - также 2 раза дублировать показания сигналов;
- **перед началом движения локомотива**, который стоит около маневрового светофора показания которого невидны:
  - получить разрешение ДСП;
  - уточнить показание светофора;
- **после отцепки локомотива от поезда** и следовании маневровым порядком:
  - **не переводить АЛС с красного на белый сигнал при:**
    - отсутствии от ДСП информации о готовности маршрута;
    - при плохой видимости сигналов;
- **отцеплять электровоз от хозяйственного поезда**, в составе которого имеется тепловоз, *только:*
  - после получения информации от машиниста о том, что тепловоз заторможен;
- **при маневровом передвижении локомотива по станции**
  - в условиях ограниченной видимости;
  - частично приготовленном маршруте;
  - **следовать со скоростью**, которая обеспечит остановку в пределах видимости, но: **не более 20 км/ч**
  - обращая внимание на:*
    - показания и местонахождение светофоров (карликовые маневровые);
    - положение стрелок;
    - показание сигналов при его проезде;
  - **дублировать** эти данные между помощником и машинистом;
- **при следовании по станции поездного локомотива маневровым порядком:**

*помощник локомотива обязан:*

- выполнять свои обязанности, стоя на рабочем месте;
- **производить маневровые передвижения** одиночным локомотивом передней кабиной управления;
- машинист, который работает в одно лицо, в ночное время  
(с 22<sup>00</sup> до 8<sup>00</sup>)

*обязан:*

- **управлять локомотивом**, где нет ножной педали, **стоя:**

- при следовании маневрового состава по тупиковым путям;
- при подъезде маневрового состава к запрещающему сигналу;

- **при необходимости экстренной остановки** маневрового состава вместе с краном 254 использовать экстренное торможение краном машиниста;

#### **5.4 - при возникновении неисправности АЛСН в пути следования**

*машинист обязан:*

- действовать согласно ИДП;
- при получении приказа ДНЦ скорость проезда светофора с одним или двумя желтыми огнями

**не более 40 км/час,**

*при этом:*

- для контроля бдительности машиниста около предвходных светофоров станции он обязан

- кратковременно ставить ручку крана машиниста в **1** положение;

- **приказ ДНЦ** при следовании с неисправными приборами безопасности, АЛС и р/ст

*машинист получает:*

- 1 - при неприёме кодов АЛСН;
- 2 - при неисправностях, которые привели к отключению автостопа;
- 3 - при неисправности скоростемера или его привода;
- 4 - когда нет контроля скорости проезда светофора;
- 5 - при отказе р/ст.

### **ПРИКАЗ № 206 Н ОТ 26. 06. 2000 Г.**

## **«ОБ УСИЛЕНИИ ВЗАИМНОГО КОНТРОЛЯ РАБОТНИКАМИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БД ПОЕЗДОВ»**

**Главнейшее условие в обеспечении БД поездов, это:**

- обеспечение чёткого взаимного контроля работниками всех служб;
- правильное и своевременное использование р/связи и других способов информации;

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

#### **1.1 - При обнаружении в пути следования поезда неисправности:**

- пути;
- контактной сети;
- других устройств и сооружений;

которые угрожают БД, машинист локомотива принимает меры к снижению скорости или останавливает поезд;

#### **1.2 - После проследования опасного места или остановки поезда**

*машинист обязан:*

- немедленно по р/связи сообщить, указавши причину остановки:
  - машинисту вперёд идущих поездов;
  - ДСП ограничивающих перегон или ДНЦ;

#### **1.3 - При отсутствии р/связи или её неисправности**

*машинист обязан:* - остановить поезд.

- **остановившись**, машинист внимательно осматривает **«Опасное место»** и при выявлении неисправности, что угрожает БД, если она не может быть устранена силами локомотивной бригады, передаёт ДСП или ДНЦ уведомление о необходимости закрытия перегона;

*машинист совместно с помощником машиниста обязан:*

- оградить опасное место сигналами остановки со стороны ожидаемого поезда;
- подавать сигнал **«Общей тревоги»** (– • • •);

**Необходимостью закрытия перегона есть:**

- излом рельс;
- разрыв рельсового стыка;
- наличие не габаритности;
- резкая просадка пути;
- выброс пути;
- угол в плане;
- другие неисправности, которые могут стать причиной схода ПС.

**1.4 - машинист обязан** сделать запись в

**«Книгу замечаний машиниста»**

- при обнаружении неисправностей и нарушений ПТЭ, ИСИ, ИДП;
- нарушения порядка пропуска пассажирского поезда;

**1.5 - При отсутствии на рабочем месте работника ЖДТ**, на которого возложены обязанности встречать и провожать поезда,

*машинист локомотива обязан:*

- доложить ДСП или ДНЦ.

**2.1.1 - Для взаимоконтроля правильности несения службы** ввести **«Знак бодрствования»**, который подаётся:

- ДСП;
- работниками пути;
- дежурным по переезду;
- сигналистами;
- осмотрщиками вагонов;
- дежурным поста безопасности.

**«Знак бодрствования»** подаётся поднятием руки с установленным для встречи поезда сигналом.

**2.1.2 - локомотивная бригада** на поданный

**«Знак бодрствования»**

*отвечает:*

- коротким свистком локомотива;
- и через открытое окно наблюдает за сигналами, которые подаются этим работником, в границах видимости или до прохода последним вагоном.

**2.2 - Перед отправлением со станции**

*машинист и помощником машиниста обязаны:*

- находиться на своих рабочих местах;
- объявить «Минуту готовности»;

**проверить и повторить друг другу**

(первым докладывает помощник машиниста):

- включение АЛСН и р/станции;
- наличие поездных документов:
  - натурального листа;
  - справки ВУ- 45;
  - предупреждения;

- произвести сверку номера хвостового вагона по натурному листу и справки ВУ-45;
- наличие разрешающего выходного (маршрутного) сигнала с пути отправления;
- свобода пути по маршруту отправления;
- скорость следования: - по пути;
  - по стрелочным переводам;
  - по перегону;
- повторение всех сигналов оглашать громко и чётко.

### 2.3 - При отправлении поезда при наличии любого разрешения

*машинист и помощник машиниста обязаны:*

- убедиться в правильности их заполнения и повторить друг другу текст разрешения.

### 2.4 - При следовании поезда по перегону

*машинист и помощник машиниста наблюдают и повторяют друг другу:*

- показания сигналов светофора;
- сигналы остановки и уменьшения скорости подаваемых с пути и поезда;
- сигнальных знаков уменьшения скорости и сигнальных знаков **«Начало опасного места»**;
- свобода переезда;
- место и скорость движения при проверке действия тормозов.

### 4.1 - При подходе к встречному поезду

*необходимо:*

- подать оповестительный сигнал;
- помощнику машиниста подойти к рабочему месту машиниста;
- внимательно наблюдать за техническим состоянием встречного поезда, *особенно:*
  - ходовой части;
  - положением груза на открытом ПС;
- подать оповестительный сигнал при подходе к хвостовой части встречного поезда;
- *помощника машиниста проверяет:*
  - наличие хвостового сигнала;
  - подвешенное положение концевого рукава;
- **при обнаружении в поезде неисправностей**, что угрожают БД или отсутствие хвостовых сигналов,

*локомотивная бригада обязана доложить по р/связи:*

- машинисту встречного поезда;
- ДСП ограничивающих перегон, (ДНЦ);

- **в тёмное время, до проезда локомотивами,**  
*ПРОЖЕКТОРЫ* переключают на тусклый свет.

### 4.2 - При следовании в местах производства путевых или др. работ

*машинист и помощника машиниста обязаны:*

- через открытые окна периодически наблюдать:
  - за людьми;
  - и за подаваемыми сигналами;

*помощник машиниста выполняет свои обязанности стоя:*

- от начала опасного места до зелёного щита.

### 4.3 - При проследовании жёлтого и следуя на запрещающий сигнал

*помощник машиниста обязан:*

- подойти к машинисту;
- убедиться в положении КМЭ на «0» позиции;
- положении РКМ во 2-м положении;
- зарядное давление ТМ;



- периодически, до остановки, повторять показания сигнала;
- при необходимости, принимать меры к остановке поезда.

#### **4.4 - При внезапной остановке на перегоне:**

- поезда;
- одиночного локомотива;
- а также при остановке у запрещающего сигнала;

*машинист и помощник машиниста обязаны:*

- немедленно доложить об этом по р/связи:
  - машинистам локомотивов вслед идущих поездов;
  - ДСП станции, ограничивающих перегон;
  - ДНЦ - при диспетчерской централизации;

#### **4.5 - При остановке поезда через самопроизвольное срабатывание тормозов**

*машинист или помощник машиниста по его указанию, обязан:*

- немедленно поставить в известность об этом по р/связи:
  - машинистов чётных и нечётных поездов;
  - ДСП станции ограничивающих перегон;
  - ДНЦ – при диспетчерской централизации.

*помощник машиниста обязан:*

- пройти и внимательно осмотреть весь поезд,

*проверить:*

- положение концевого крана;
- положение воздушного рукава;
- наличие хвостового сигнала на последнем вагоне;
- записать номер хвостового вагона;
- доложить все машинисту.

*машинист обязан:*

- сверить номер, получивший от помощника машиниста, с номером хвостового вагона, записанного в натурном листе поезда.

#### **4.6 - При остановке одиночного локомотива с применением песка на участках с автоблокировкой**

*(Инструкция ЦТ-ЦВ-ЦЛ 0015 п.10.1.25 )*

*помощник машиниста обязан:*

- напомнить машинисту о необходимости съехать с запесоченного места;
- при объявлении по р/связи, *объявить:*

*«Остановка с применением песка»*

#### **5.0 - При подъезде к входному сигналу и прохождения по станции**

*машинист и помощник машиниста обязаны:*

повторять друг-другу:

- показания входного и маршрутного сигнала;
- правильность приготовления маршрута;
- свободность пути приёма, особенно при приёме или отправления по пригласительному сигналу;
- скорость, установленную по маршруту приёма;
- показания выходного сигнала;

#### **5.1 - обязать ДСП, как только появиться поезд на первом участке приближения на пульте-табло:**

- вызвать по р/связи машиниста локомотива;
- передать ему информацию о порядке приёма или пропуска поезда;

*при:*

- приёме поезда на станцию, где она не предусмотрена графиком движения;
- пропуске их по боковым путям или с изменением маршрута пропуска;

- а также во всех случаях задержки поезда у запрещающего сигнала (входного, маршрутного, выходного);

## 5.2 - При следовании по станции

*локомотивная бригада обязана:*

- открыть окно кабины локомотива со стороны помещения ДСП или работников, которые подают

### **«Сигнал бодрствования»**

- подать оповестительный сигнал;
- **при следовании двойной тягой**, этот порядок обязаны выполнить и локомотивная бригада другого локомотива.
- **при следовании по станции** где производится маневровая работа *необходимо*:
  - переключить прожектор на тусклый свет.

## 6.0 - помощник машиниста находится в кабине управления на своем рабочем месте и стоя наблюдает:

- за показанием сигналов;
- свободностью маршрута приема;
- свободностью маршрута отправления поезда;

*при:*

- следовании поезда по станции;
- следовании по месту предупреждения;
- при проследовании светофора с желтым огнем и следовании на запрещающий сигнал;

## 7.0 - машинист по р/связи выясняет у ДСП:

- показание входных, маршрутных, выходного сигналов;
- порядок приема поезда;

*в случаях:*

- ограниченной видимости;
- следовании по путям, не оборудованными устройствами кодирования;
- следовании без АЛСН;

## 8.0 - При проследовании станции, пригородных платформ

*машинист и помощник машиниста обязаны:*

- подать **«Оповестительный сигнал»**:
  - перед входным сигналом;
  - на входных стрелках;
  - против пассажирского здания;
  - на выходных стрелках.

## **ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПОЕЗДНОГО ЛОКОМОТИВА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВ.**

### **3 - при необходимости проследования маневрового сигнала с запрещающим показанием по указанию ДСП до приведения локомотива в движения машинист обязан:**

- повторить указание;
- убедиться в соответствии номера светофора, который необходимо проехать;
- в б/ж ТУ-152 записать:
  - дату и время;
  - номер светофора;
  - фамилию ДСП.

### **4 - при маневровых передвижениях**

*машинист и помощник машиниста обязаны:*

- находиться находится в рабочей кабине локомотива;

- управления локомотивом производить с головной кабины по ходу движения.
- 5 - получив уведомление от помощника машиниста**
  - о показании сигнала, *машинист обязан:*
  - убедиться со своего рабочего места в открытии маневрового сигнала;
  - если с рабочего места машинисту нет видимости сигнала, *машинист обязан:*
    - перейти на левую сторону;
    - убедиться в его показании;
  - после чего:*
    - подать сигнал и привести локомотив в движение.
- 6 - отцепку от поезда выполнять:**
  - только после закрепления ПС;
  - по разрешению ДСП.
  - **после отцепки** от поезда*машинист и помощник машиниста обязаны:*
  - продублировать «**переходим на передвижение по маневровым сигналам**»,  
первым называет помощник машиниста.

**ПРИКАЗ № 92 Ц**  
от 13. 04. 1998 г

**«О ПОРЯДКЕ ПРОЕЗДА ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ В КАБИНАХ ЛОКОМОТИВОВ»**

- 1 - разрешить находиться в кабинах локомотива**  
должностным лицам, которые имеют служебные билеты формы **1А, 1Б, 2, 2А, 2К, 3, 3А, 3К с разрешением на проезд в кабине локомотива** (проезд на локомотиве – в служебном билете не вычеркнут).
- 2 - должностным лицам и специалистам**, которые имеют разрешение на проезд, в кабинах локомотива подписанный:
  - начальником главного управления локомотивного хозяйства;
  - начальником службы локомотивного хозяйства или их заместители по эксплуатации.
- 3.3 - локомотивным бригадам**, которые следуют в пункт приёмки локомотивов или возвращаются после сдачи локомотива в депо.
- 3.4 - составители поездов** (кондукторы) которые работают в составе маневровой бригады.
- 3.5 - работникам**, которые следуют для выполнения служебных обязанностей:
  - по регистрируемому приказу ДНЦ с выдачей машинисту предупреждения (*врач, милиция, бригадир пути и др*).
- 3.6 - стрелков военизированной охраны**, которые охраняют группу вагонов в головной части поезда *при отсутствии:*
  - переходной площадки;
  - или крытого порожнего вагона.*стрелок обязан предъявить машинисту:*
  - удостоверение личности;
  - маршрут караула военизированной охраны.
- 4 - работники**, которым для выполнения служебных обязанностей необходимо ехать в кабине локомотива,  
*обязаны предъявить машинисту:*
  - удостоверение личности;
  - разрешение на право проезда;
- 5 - машинист обязан:**

записать в раздел 8 маршрута:

- Ф.И.О;
- должность;
- место работы работника;

**б - с целью соблюдения ТБ** такие лица *обязаны* находиться

- **в кабине управления машиниста (головной)** под контролем локомотивной бригады, но в количестве (должностных лиц) - **не более 2<sup>х</sup> человек**;
- работники локомотивного хозяйства или МВПС могут находиться и **в задней кабине** в количестве

**не более 3<sup>х</sup> человек**;

- **они не имеют права:**

- отвлекать машиниста и помощника машиниста от выполнения ими должностных обязанностей.

**7 - если они отвлекают локомотивную бригаду** в пути следования от выполнения служебных обязанностей, то *машинист обязан:*

- по приезду в депо записать об этом в книгу замечаний машиниста формы ТУ-137;
- начальник службы локомотивного хозяйства (Т) при получении выписки о недостойном поведении во время поездки:
  - принимает меры об изъятии у этого работника права проезда на локомотиве;

**8 - локомотивным бригадам категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ** провозить в кабинах, локомотива посторонних людей, не имеющих соответствующего разрешения на проезд.

## **ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ УКРЗАЛІЗНИЦІ, КОТОРЫМ РАЗРЕШЕН ПРОЕЗД В КАБИНАХ ЛОКОМОТИВА**

### **2.1 - АППАРАТ УКРЗАЛІЗНИЦІ:**

- начальники и их заместители;
- главные инженеры;
- главные ревизоры;
- главные технологи;
- главные инспекторы;
- начальники отделов главков:  
**ЦТ-ЦД-ЦРБ-ЦВ-ЦП-ЦЛ-ЦШЕВТ-ЦУО-ЦМТ-ЦТЕХ-ЦТЭБ.**

### **2.2 - УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:**

- заместитель начальника Ж.Д;
- главные инженеры дороги;
- начальники служб и их заместители;
- главные инженеры службы;
- помощник начальника службы;
- дорожные ревизоры;
- старший ревизор БД указанных служб;
- старшие дорожные приёмщики локомотивов и вагонов;
- ревизор движения ДЦУ;
- начальники отделов;
- инженеры службы локомотивного хозяйства;
- начальники и инженеры динамометрических вагонов;

### **2.3 - ОТДЕЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:**

- ДН и РП;
- начальники и их заместители;
- главные инженеры отдела железных дорог;
- ДН, РП отдела перевозок;
- отдела локомотивного хозяйства;
- отдела вагонного хозяйства;
- главные ревизоры;
- ревизоры движения отдела перевозок;
- начальники и их заместители восстановительных поездов.

### **2.4 - ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (депо):**

- начальники и их заместители;
- главные инженеры **ТЧ-ВЧД-ШЧ-ПЧ-ЭЧ-КМС;**
- начальник электротехнической лаборатории;
- старшие, дорожные мастера;
- дорожный мастер;
- старший электромеханик;
- старший мастер;
- начальник дистанции сигнализации и связи;
- начальник контактной службы;
- приёмщик локомотивов;
- машинисты инструкторы;
- инструкторы ВЧД;
- инженер охраны труда;
- мастер цеха КИП, ТЧ.

*перечень может быть увеличен подписью:*

- начальника службы локомотивного хозяйства;
- и утверждённым начальником дороги.

## **КЛАССИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

(Приказ Министерства инфраструктуры Украины от 12.01.2012 № 12)

Транспортные происшествия во время движения поездов и осуществления маневров в зависимости от последствий классифицируют как катастрофы, аварии, серьезные инциденты и инциденты.

**Катастрофа на железнодорожном транспорте** - транспортное происшествие с тяжелыми последствиями, что привело к столкновению пассажирских или грузовых поездов с другими поездами или подвижным составом железнодорожного транспорта, сход подвижного состава в пассажирских или грузовых поездах на перегонах и станциях, в результате которого один или более человек погибли или шесть или более человек травмировано и (или) поврежден подвижной состав железнодорожного транспорта до степени исключения его из инвентарного парка в объеме от трех единиц.

**Авария на железнодорожном транспорте** - транспортное происшествие, которое привело к столкновению пассажирских или грузовых поездов с другими поездами или подвижным составом железнодорожного транспорта, сход подвижного состава в поездах на перегонах и станциях, в результате которого от одного до пяти человек травмировано и (или) поврежден подвижной состав железнодорожного транспорта до степени исключения его из инвентарного парка.

**Серьезный инцидент на железнодорожном транспорте** - транспортное происшествие, возникшее во время движения подвижного состава железнодорожного транспорта, которая могло привести к аварии и (или) вследствие которого подвижной состав железнодорожного транспорта поврежден до степени капитального ремонта.

К серьезным инцидентам относятся:

- Столкновение пассажирских или грузовых поездов с другими поездами или подвижным составом железнодорожного транспорта, сход подвижного состава в поездах на перегонах и станциях, которые не принадлежат к авариям по своим последствиям.
- Прием поезда на занятый путь, за исключением случаев, предусмотренных Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Украины, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи Украины от 31.08.2005 № 507 (далее - ИДП).
- Отправление поезда на занятый перегон, за исключением случаев, предусмотренных ИДП.
- Прием и отправление поезда по неготовому маршруту.
- Проезд запрещающего сигнала, предельного столбика или сигнального знака "Граница станции".
- Выход подвижного состава железнодорожного транспорта на маршрут приема (отправления) поезда, на перегон.
- Отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами.
- Развал груза во время движения с нарушением установленных габаритов погрузки.
- Саморасцеп, разрыв автосцепки или винтовой стяжки в пассажирском поезде между вагонами.
- Перевод стрелки или подвижного сердечника крестовины, входящий в поездной маршрут перед или под поездом.
- Появление на полевом или локомотивном светофоре (при применении автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельного средства сигнализации и связи) разрешающего показания сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего показания сигнала.
- Открытие светофора по маршруту, положение стрелок в котором не соответствует этому маршруту или когда стрелки не имеют контроля положения.
- Открытие светофора по маршруту, ведущему к установленному поездному маршруту.

**Инцидент на железнодорожном транспорте** - транспортное происшествие, возникшее во время движения подвижного состава железнодорожного транспорта, но не закончившееся серьезным инцидентом.

К инцидентам относятся:

- Столкновение или сход подвижного состава железнодорожного транспорта при выполнении маневров.
- Перевод стрелки или подвижного сердечника крестовины под маневровым составом.
- Саморасцеп, разрыв автосцепки или винтовой стяжки в грузовом поезде, между секциями локомотива и между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда.
- Разрез стрелки (подвижного сердечника крестовины).
- Неисправности локомотива, моторвагонного подвижного состава специального подвижного состава, вагонов, неисправности пути, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи, контактной сети, электроснабжения, которые привели к задержке поезда на перегоне или станции на два часа и более времени, установленного графиком движения.
- Падение деталей подвижного состава поездов на рельсы.
- Излом боковой фермы кузова грузового вагона, колесной пары или ее элементов, боковины тележки подвижного состава, надрессорной или хребтовой балки пассажирских и грузовых вагонов или трещины балок тележек пассажирских вагонов.
- Излом рельса и элементов стрелочных переводов.
- Прием и отправление поезда по неправильно подготовленному маршруту.
- Столкновения пассажирских, грузовых поездов или другого подвижного состава железнодорожного транспорта с автотранспортными средствами или другими самоходными машинами на железнодорожных переездах из-за нарушения работниками железнодорожного транспорта требований Правил технической эксплуатации железных дорог Украины, утвержденных приказом Министерства транспорта Украины от 20.12.96 № 411, зарегистрированных в Министерстве юстиции Украины 25.02.97 за № 50/1854.
- Невыдача предупреждений на поезда, когда необходимо уменьшить скорость или остановиться, и (или) в случае неограждения сигналами опасного места для движения поездов при производстве работ.
- Переход на другие средства сигнализации и связи для организации движения поездов на восемь часов и более из-за неисправности технических средств с отсчетом времени от прохода первого поезда.
- Нарушение правил размещения и крепления груза, которые не повлекли выход груза за установленные габариты погрузки, но привели к задержке поезда на два часа и более.
- Отказ в работе электрической централизации, ключевой зависимости стрелок и сигналов на станциях, автоблокировки на перегонах, электроснабжения на станциях и перегонах, неисправности контактной сети, связи, средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава при движении поездов, не устраненные в течение восьми часов и более, а устройств на железнодорожных переездах - в течение четырех часов и более с отсчетом времени от прохода первого поезда.
- Неверные действия работников, которые привели к задержке поезда на час и более.
- Несвоевременное окончания работ в "окно", что привело к задержке поездов на два часа и более.
- Выход подвижного состава железнодорожного транспорта за предельный столбик на станции.
- Наличие в пути острodefектных рельсов (в том числе в накладках), не замененных в течение восьми часов, кроме рельсов с дефектом 21.2Н.

## ИНСТРУКЦИЯ ЦТ - ЦШ - ЕОТ - 0027

от 27. 01. 2000 г

### «О порядке использования АЛСН и устройствами контроля бдительности машиниста на Ж.Д. Украины»

3.3 - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** выдавать из депо и ПТО локомотивы, а локомотивным бригадам отправляться из:

- основных депо;
- оборотных депо;
- пунктов смены локомотивных бригад;
- с отключёнными;
- с неисправными;
- отсутствующими;
- устройствами АЛСН;
- устройствами контроля бдительности;
- отсутствующим фиксатором открытого положения крана ЭПК на участки, оборудованные устройствами АЛС;

#### 1.6 - **пломбирование:**

- фиксатор открытого положения крана ТМ ЭПК;
- рукоятка бдительности (РБ);
- локомотивный светофор;
- ЭПК - 150;
- блокировка «К»;
- переключатель электропитания с вольтметром;
- переключатель направления;
- блоки световой сигнализации (предварительной)
  - Л - 168;
  - Л - 159;
  - Л - 77;
- тумблеры «S1», «S2» - устройства «Дозор»;
- педаль бдительности (ПБ);
- рукоятка бдительности (РБ);
- кнопка ВК (ДК);
- отключатель реле повторителя пневмоблокировки ЭПК;
- общий ящик, усилитель;
  - дишефратор;
- фильтр локомотивной сигнализации;

#### 2.2 - **во время приёмки локомотива**

*машинист обязан:*

- убедиться по записям в б/ж ТУ-152
- наличие штампа об исправном состоянии:
  - устройств АЛС;
  - автостопа;
  - проверки бдительности машиниста;
  - контроля скорости;*по наличию подписей работника депо;*
- наличие целостности пломб;
- проверить включение этих устройств;

**При обнаружении сорванных пломб** и других недостатков, которые должны быть устранены работниками КП АЛС, о чём в б/ж ТУ-152 делается запись;

*Машинист обязан:*



- следить за:
  - чистотой и сохранностью - устройств;
  - пломб;

- проверять при осмотрах локомотива:
- надёжность крепления устройств АЛС;

*особенно:* - приёмных катушек;

- устройств контроля бдительности машиниста;
- своевременно докладывать о неисправности устройств АЛС ... ТЧД и делать соответствующую запись в б/ж ТУ-152;

### 3.1 - при включении на локомотиве устройств АЛС,

*машинист обязан:*

- убедиться, что давление в ГР - **не менее 7,0 кгс/см<sup>2</sup>**;
- краны находятся в открытом положении;
- на «УКБМ» тумблера:
  - **A1** - в положении «**Вкл**»;
  - **A2** - в положении «**Н**»;
- **после включения ЭПК** при наличии свистка ЭПК кратковременно нажать РБ – прекращение свистка и появление на локомотивном светофоре сигнала указывают на то, что устройства АЛСН включены в работу;
- **проверить регистрацию** включения АЛСН электромагнитом на скоростемерной ленте;

### 3.4 - на локомотивах не оборудованных «УКБМ» - включение АЛСН для работы в режиме проверки бдительности «без АЛС» при выходе на участки не имеющих устройств АЛС осуществляется машинистом:

- при «**Б**» огне локомотивного светофора;
  - переключением включателя режимов в положение «**без АЛС**»;
  - одновременным нажатием рукояток «**РБ**» и «**ВК**»;
- при «**К**» огне локомотивного светофора;
  - включение «**Б**» огня локомотивного светофора осуществляется машинистом одновременным нажатием рукояток «**РБ**» и «**ВК**»;
- ставить переключатель режимов в положение «**без АЛС**» при следовании по путям станции, не оборудованных устройствами АЛС - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**;

### 3.5 - на локомотивах оборудованных «УКБМ» - включение АЛСН для работы в режиме проверки бдительности «без АЛС» при выходе на участки не имеющих устройств АЛС осуществляется машинистом при «**Б**» или «**К**» огне локомотивного светофора одновременным нажатием верхней кнопки «**КП**» и вспомогательной кнопки «**ВК**» (ДК);

### 4.15 - проезд проходного светофора при автоблокировке «погасшим» при наличии «**З**» или «**Ж**» огня локомотивного светофора разрешается руководствуясь показаниями локомотивного светофора;

- **ЗАПРЕЩАЕТСЯ проезд потухших огней** по сигналам локомотивного светофора:
  - входных;
  - маршрутных;
  - выходных;
  - прикрытия - при полуавтоблокировке;

### 4.1.6 - при движении поезда на «**К**» огонь светофора и наличии на локомотивном светофоре «**КЖ**»

*машинист обязан:*

- не превышать допустимую скорость при проследовании «**Ж**» огня светофора;
- периодически подтверждать свою бдительность нажатием **РБ** через **30 - 40 сек**;
- обеспечить остановку поезда перед светофором с запрещающим сигналом;

- **при проследовании проходного светофора «К»:**
  - включается контроль скорости движения  
**20 км/ч;**
  - сохранение проверки бдительность машиниста нажатием РБ через  
**30 - 40 сек;**

4.1.7 (инструкция ЦТ-ЦШ 0027 п.5.1)

- **при следовании по неправильному пути, не оборудованного временными устройствами двухсторонней локомотивной сигнализации** - устройства АЛС локомотива переключить в режим проверки бдительности «без АЛС»;
- в случае внезапного появления «К» огня на локомотивном светофоре - при помощи кнопки «ВК» зажечь «Б» огонь локомотивного светофора;
- при появлении «КЖ» и скорости движения выше контролируемой – кратковременно на **5 - 7 сек.** отключить АЛС ключём ЭПК;

4.1.8 - (инструкция ЦТ-ЦШ 0027 п.4.2.2)

- **при каждом предупредительном свистке ЭПК автостопа машинист обязан:**
  - не позже **6 сек.** после начала действия свистка подтвердить свою бдительность кратковременным нажатием «РБ» в течении **не менее 1 - 2 сек.**

4.2.3 - **на стоянке у «К»** светофора, независимо от продолжительности стоянки, реверсивную рукоятку перевести в положение - нейтральное;

- отключать ЭПК на стоянке - ЗАПРЕЩАЕТСЯ;

4.2.4 - во время движения, если есть необходимость для диагностики изъятия реверсивной рукоятки, необходимо:

- на «УКБМ» тумблеры перевести в положение:
  - А1 - «Выкл»;
  - А2 - «Тест»;

4.2.7 - кнопка «Сброс/уст. КЖ»

при наличии на локомотивном светофоре огней «Б - КЖ»

*возможность отключения «КЖ»:*

- перед отправлением с некодированного пути при разрешающем показании светофора до перевода реверсивной рукоятки КМЭ в положение «ВПЕРЁД»;
- при переходе на маневровую работу;
- при следовании по некодированному пути, убедившись в открытом положении светофора с данного пути;
- при проследовании путевого светофора, предупреждающего, что следующий светофор открыт;

4.2.9 - машинисту разрешается при маневровых передвижениях выключать «УКБМ» установкой тумблеров в положение:

- А1 - «Выкл»;
- А2 - «Тест»;

**БЛОК - Л168**

самовольного движения поезда

4.5.1 - (инструкция ЦТ- 0072 п.2.9.1 - 2.9.2)

*машинисту необходимо:*

- при начале движения поезда на уклоне и нахождении рукоятки КМЭ на «0» позиции – при достижении скорости в пределах (минимальная контролируемая скорость)  
**5 - 7 км/ч**

раздаётся свисток ЭПК и загорается сигнальная лампа;

- однократно нажать специальную кнопку «S» или перевести КМЭ на тяговую позицию **не позже 6 сек.** после начала свистка, иначе произойдёт автостопное торможение.

**ПОРЯДОК**  
**действия при нарушении нормальной**  
**работы АЛС и контроля бдительности машиниста**

- 5.2 - **в случае внезапного появления** на локомотивном светофоре «Б» при движении по перегону или станции:
- при отсутствии видимости показаний путевого светофора *машинист обязан:*
  - принять меры к снижению скорости;
  - вести поезд: - с особой бдительностью;
    - со скоростью обеспечивающей БД и остановку поезда перед запрещающим сигналом или возникшим препятствием;
- 5.3 - **если при движении по перегону или станции потухнут огни локомотивного светофора и при этом свисток ЭПК не прекращается** нажатием РБ или ПБ, *машинист обязан:*
- отключить АЛС ключём ЭПК;
  - проверить включённое положение АЗВ АЛС;
  - проверить исправность предохранителей АЛС;
  - сделать запись в б/ж ТУ-152 (см. инструкцию ЦТ-ЦШ 0027 п.5.6);
- 5.4 - **если при движении огни локомотивного светофора сохраняются, а свисток ЭПК не прекращается** нажатием РБ или ПБ, *разрешается:*
- отключить ЭПК на **5 - 7 сек.;**
  - и вновь включить ЭПК;
- **если при этом огни локомотивного светофора сохраняются, а свисток ЭПК не прекращается** нажатием РБ или ПБ, *необходимо:*
- перекрыть кран ЭПК, не отключая ключём ЭПК;
  - **если при отключении АЛС ключём ЭПК свисток ЭПК не прекращается** *машинист обязан:*
    - применить экстренное торможение, не прерывая действие АВТОСТОПА;
    - после остановки – перекрыть кран ЭПК на трубопроводе ТМ и ПМ;
- 5.6 - **в случае неисправности устройств АЛС, необходимо:**
- немедленно доложить ДНЦ;
  - согласно приказа ДНЦ:
    - довести поезд до пункта смены локомотивных бригад;
  - согласно приказа ДНЦ:
    - восстановительные;
    - пожарные поезда;довести до места работ и с возвращением назад до пункта смены локомотивных бригад;
  - **при следовании по приказу ДНЦ в сложных метеоусловиях:**
    - сильный туман, снегопад, ...  
отправлять поезд на свободный перегон;
- при этом, машинист обязан:*
- вести поезд со скоростью обеспечивающей БД, руководствуясь показаниями путевых светофоров;
- при этом, ДСП обязаны*
- своевременно информировать машиниста:
    - о порядке пропуска поезда;
    - и сигнальные значения светофоров по маршруту следования;
- **регистрируемый приказ ДНЦ** *машинист обязан:*

- брать на каждом диспетчерском участке;
- **номера приказов и фамилию ДНЦ машинист обязан:**
  - записать на обратной стороне скоростемерной ленты;
- **в случае неисправности устройств АЛС** и следовании поезда по приказу ДНЦ, скорость следования

*должна быть:*

- **не более 80 км/ч** – грузового поезда;
- **не более 40 км/ч** – при проследовании «Ж» или «2Ж» огней светофора;
- **в случае обнаружения нарушения действия путевых устройств АЛС,**

*машинист обязан:*

- доложить ДСП (ДНЦ), указавши:
  - № светофора;
  - км и пк;
  - входные – выходные стрелки станции;
  - № пути станции;
  - характер неисправности;

ДСП при этом обязана назвать свою фамилию;

#### 5.7 - **в случае нарушения нормальной работы устройств «УКБМ»:**

- непрерывный свисток ЭПК,

*машинист обязан:*

- отключить АЛСН ключём ЭПК;
- поставить реверсивную рукоятку в «0» положение;
- вновь включить АЛСН ключём ЭПК;
- нажать «РБ» или «ПБ»;
- перевести реверсивную рукоятку в рабочее положение - «ВПЕРЁД»;

*при этом:*

- **если свисток ЭПК не прекращается,** отключить «УКБМ»

*необходимо:*

- отключить АЛСН ключём ЭПК;
- на «УКБМ» тумблеры перевести в положение:
  - А1 - «Выкл»;
  - А2 - «Тест»;
- включить АЛСН ключём ЭПК;
- нажать «РБ» или «ПБ»;
- **при всех показаниях локомотивного светофора,** продолжительность проверки при этом будет **20 - 30 сек;**
- **после отключения «УКБМ»** необходимо следовать до депо;

#### 6.2 - **локомотивной бригаде категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ:**

- отключать автостоп ключём ЭПК;
- перекрывать кран ТМ в случае появления на локомотивном светофоре «К» или «КЖ» при нормальной работе АЛСН;
- переводить на локомотивном светофоре на «Б» огонь с «К», кроме случаев указанных в (инструкции ЦТ- 0033 п.9.5);
- прекращать ключём ЭПК или разобщительным краном начатое автостопное торможение;

## ИНСТРУКЦИЯ ЦТ - 0033

от 18. 01. 2002 г

### Инструкция по эксплуатации локомотивных скоростемеров ЗСЛ - 2М, приводов к ним и по расшифровке скоростемерных лент

- 3.4 - ЗАПРЕЩАЕТСЯ** выдавать локомотив под поезд с неисправными, как в головной кабине, так и в задней, скоростемерами и приводами к ним.
- 3.5 - При возникновении в пути следования неисправности скоростемера** или привода к нему, что приводит к остановке или неправильных показаний скорости;  
*машинист обязан:*
- немедленно сообщить об этом ДНЦ через ДСП для взятия регистрирующего приказа для дальнейшего движения.
  - при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда или одиночного локомотива, довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где скоростемер или его привод должны быть отремонтированы (скоростемер сменён);
  - при возможности, осуществить смену скоростемера с нерабочей кабины на станции или перегоне – согласовать это с ДНЦ;
  - о характере неисправности сделать запись:
    - в б/ж ТУ-152;
    - и на обратной стороне скоростемерной ленты после её снятия;
  - записать на ленте номер приказа ДНЦ.
- 3.6 - после выполнения ремонта** на локомотиве *необходимо:*
- выполнить проверку действия АЛСН на испытательном шлейфе КП;
  - с постановкой в б/ж ТУ-152 штампа на право использования АЛСН.
- 3.7 - после смены скоростемера на путях** станции *должна быть* - отметка в б/ж ТУ-152.  
*При этом:*
- должна быть проверена периодичность проверки бдительности машиниста без постановки б/ж ТУ-152 штампа об исправном действии АЛСН.
- 4.2 - локомотивная бригада обязана проверить:**
- соответствие соединения валика скоростемера с приводным валом;
  - наличие пломб;
  - наличие всех писцов с карандашами;
  - наличие и состояние меток на винтах колодок писцов:
  - скорости и ТМ;
  - ключ при заводе часов и переводе стрелок осуществлять только по часовой стрелке;
  - наличие, качество и правильность записи всех регистрируемых параметров, отсутствие задиров на ленте, при необходимости заточить писцы;
- 4.3 - В пути следования локомотивная бригада обязана:**  
если скоростемерная лента находится в задней кабине, *машинист вместе с помощником машиниста обязаны:*
- сверить показания обеих скоростемеров на первом после отправления перегона при установленной скорости, а далее учитывать разницу в их показаниях;
  - не реже чем через **30 мин** и в местах, установленных местной инструкцией, проверить качество записи скоростемерной ленты;
  - при наличии обрыва - скоростемерную ленту сменить;
  - содержать скоростемер:

- в чистоте;
- не класть на него посторонних предметов;
- не допускать по нему ударов.

## 5.2 - На месте крушения, аварии, во время расследования, скоростемерная лента снимается:

- начальником депо;
- ревизором БД локомотивного хозяйства;
- главным ревизором БД

### совместно:

- со справкой ВУ- 45;
- бланком предупреждений об ограничении скорости;
- бланками разрешения установленных форм;
- при угрозе повреждению скоростемерной ленты (пожар) её снимает машинист;

## 5.7 - рассматривает скоростемерные ленты:

### ТЧ:

- превышение скорости;
- остановка у красного сигнала полным служебным или экстренным торможением (кроме внезапного перекрытия);
- автостопное торможение;
- следовании с отключёнными или несвоевременно включенными устройствами АЛСН или приборов безопасности;
- отсутствие проверки действия тормозов;
- неприятия мер к остановке поезда;
- невыполнения контрольной проверки тормозов;
- выдаче из депо локомотива с неисправными устройствами АЛСН;

### ТЧГ

- нарушения или неисправность АЛСН;
- неисправность скоростемера;
- неисправность приборов безопасности;
- неисправность крана машиниста;

### ТЧЗЭ

- нарушения порядка ведения поезда;
- нарушения управления тормозами;
- нарушения пользования приборами безопасности.

## 5.10 - превышение скорости

- не являются нарушением и не учитываются  
не более 5 (7) км/ч

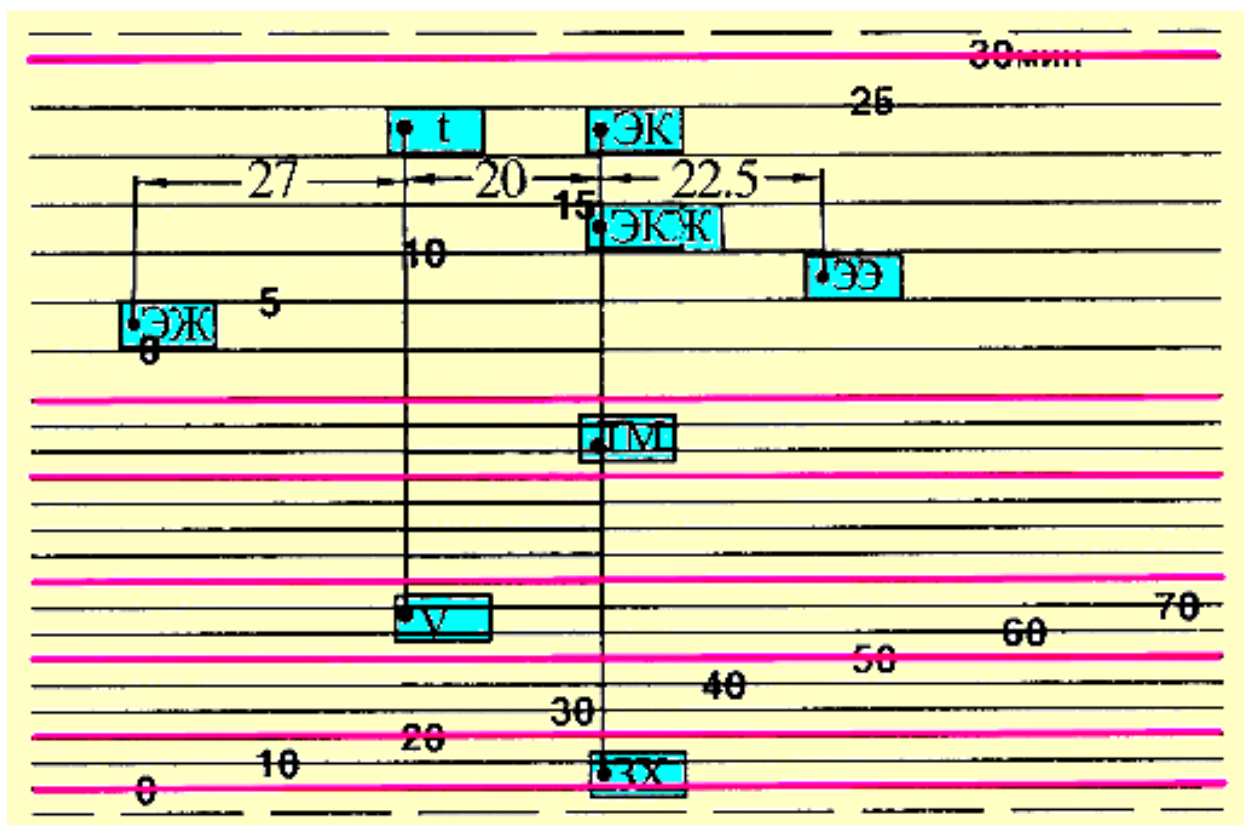
### 8.2.1 - Показания скорости при скоростемере:

- 150 км/ч – каждый мм равен 3,75 км/ч;
- 220 км/ч – каждый мм равен 5,62 км/ч.

### 9.3.4 - в случае, когда исправные действия АЛСН нажатием ручки РБ не прекращаются из-за неисправности пневматической части ЭПК, после остановки автостопом машинист обязан:

- перекрыть разобщительные краны ТМ и ПМ автостопа, сорвав с них пломбы;
- далее следовать до пункта смены локомотивных бригад, сделав запись в б/ж ТУ-152 отцепив локомотив в депо;
- для проверки бдительности машиниста при постоянном пребывании стрелки скорости на «0» отметки необходимо зафиксировать колодку скорости в положении 20 - 30 км/ч;
- если стрелка скоростемера зависла на показании  
150 - 220 км/ч

и необходимо проследовать светофор с показанием локомотивного светофора «КЖ» или, «КР» - на время их горения необходимо отключить АЛСН.



**Диаграммная лента, нанесение надписей на ней**  
(Инструкция ЦТ-0033, раздел 8)

Скоростиммерная лента предназначена для регистрации разных параметров движения поездов и работы АЛСН, устройств контроля бдительности машиниста.

Длина – 12,0 м;  
Ширина – 79,5 мм.

Рассчитана на запись 2400 км пути.

- **Верхнее поле - 30 мм** и имеет разметку через каждые 5 мм служит для записи:
  - времени в минутах;
  - состояние автостопа;
  - показания огней локомотивного светофора.
- **Нижнее поле** - служит для записи:
  - скорости;
  - давление в ТМ;
  - регистрации заднего хода;
  - регистрации пройденного пути.

**9.3.6 - АЛСН не включается:**

- на втором и последующих локомотивах при многократной тяге;
- на подталкивающем локомотиве;
- на локомотивах в середине состава;
- со снегоочистителем, путевыми машинами, кранами, вагонами перед локомотивом.

### 9.5 - *Зажигание кнопкой ВК белого огня локомотивного светофора разрешается:*

(инструкция ЦТ-ЦШ 0027 п.4.1.9)

- при выдаче локомотива из депо и следовании по декодированным путям до момента прицепки к составу;
- при передвижении по не кодированным путям из пункта приема или отстоя на путь отправления;
- при отправлении с пути необорудованными устройствами АЛСН со станции при размещающем показании выходного или маршрутного светофора;
- на маневровых локомотивах во время выполнения маневровой работы;
- после получения от ДСП плана маневров и информации о готовности всего маршрута следования;
- при следовании по не кодированным путям, если вместо белого огня, внезапно загорелся красный;
- при следовании по сигналам путевых светофоров по неправильному пути, который не оборудован устройствами АЛСН;
- при переходе на телефонные средства связи и наличия уведомления, о временном отключении путевых устройств АЛСН при въезде локомотива на эти участки;
- при включении АЛСН на локомотиве.
- на локомотивах, имеющих кнопку ВК только в одной из кабин управления (в задней кабине), переводить на белый огонь локомотивного светофора разрешается только:
  - на станции - во время стоянки;
  - на перегоне - в движении и на стоянке.

### 9.2.8.2 - *Интенсивность загорания лам ЛП УКБМ:*

- **зелёный** - **90 - 120** сек;
- **белый** - **70 - 90** сек;
- **жёлтый** - **30 - 40** сек.

**КЖ, КЖ с белым** - нажатие РБ или ПБ обесточив электромагнит ЭЭ на **5 - 6 сек** не есть нарушением.

## ПОКАЗАНИЯ СКОРОСТИ на скоростемерной ленте

Скоростемерная лента на 150 км/ч, а скоростемер на 220 км/ч			
На ленте	На скоростемере	На ленте	На скоростемере
5	7,5	65	97,5
10	15	70	105
15	22,5	75	112,5
20	30	80	120
25	37,5	85	127,5
30	45	90	135
35	52,5	95	142,5
40	60	100	150

Скоростемерная лента на 220 км/ч, а скоростемер на 150 км/ч			
На ленте	На скоростемере	На ленте	На скоростемере
5	3,4	65	44,2
10	6,8	70	47,6
15	10,2	75	51
20	13,6	80	54,4
25	17	85	57,8
30	20,4	90	61,2
35	23,8	95	64,6
40	27,2	100	68



45	67,5	105	157,5	45	30,6	105	71,4
50	75	110	165	50	34	110	74,8
55	82,5	115	172,5	55	37,4	115	78,2
60	90	120	180	60	40,8	120	81,6

### КОДЫ НАРУШЕНИЙ

- 33** - нарушения нормальной работы устройствами АЛСН через неисправность, что привело к отключению АЛСН в пути следования, кроме случаев п.28 - 31;
- 35**- следование с неисправными устройствами АЛСН или регистрирующим скоростемером с основных и оборотных депо;

### КОДЫ ПРИНЯТЫХ МЕР

- 1** - машинист предупрежден (сделано замечание);
- 2** - машинист лишен премиальной оплаты;
- 3** - машинист лишен талона предупреждения;
- 4** - машинисту объявлен выговор;
- 5** - машинист переведен на другую должность.

### Какие происшествия должны быть расшифрованы на скоростемерной ленте?

(Инструкция ЦТ 0033 п.5.9)

- проезд светофора с запрещающим сигналом;
- превышение скорости движения и осуществление маневровой работы, установленных для каждого перегона и каждого пути станции и рода ПС;
- превышение скорости движения, установленной постоянно действующими и временными предупреждениями;
- превышение скорости **20 км/ч** при красном огне локомотивного светофора;
- превышение контролируемой скорости проезда путевого светофора с желтым огнем и при подходе к путевому светофору с красным огнем;
- следование локомотива с отключенным или несвоевременно включенным исправным устройством АЛС или прибора бдительности;
- установка переключателя ДЗ положения «без АЛС» на кодированных участках, а также на не кодированных участках станции или несвоевременное установление его в положение АЛС;
- зажигание белого огня вместо красного на кодированных путях при помощи кнопки ВК;
- остановка поезда перед путевым сигналом из запрещающим показанием, (если оно не возникло внезапно) с применением полного служебного в один прием или экстренного торможения, а также ступенчатого служебного торможения с разрядкой ТМ **более 2 кгс/см<sup>2</sup>**;
- экстренное торможение поезда автостопом;
- отключение устройства АЛС с автостопом ключом АПК при внезапном появлении желтого огня с красным или с красного огня, сбоям огней локомотивного светофора, неисправности АЛС;
- появление белого огня на кодированных путях;
- случаи следования локомотива с неисправными устройствами БД;
- прием и отправление поезда по пригласительному сигналу;
- прекращение начатого автостопного или экстренного торможения;

- **все случаи экстренных торможений** поезда и при производстве маневровой работы. Во всех случаях экстренных торможений записывать в журнал № 2 – какие огни горели на локомотивном светофоре, а в необходимых случаях определяется длина тормозного пути и тормозное нажатие по монограммам;
- **следование при завышенном или заниженном** давлении в ТМ;
- **отпускание тормозов поездным положением** ручки крана машиниста;
- **завышение давления в ТМ** при нахождении ручки крана машиниста в положении перекрыши;
- **ступенчатый, быстрый или медленный темп** ликвидации сверхзарядного давления тормозной магистрали;
- **неграфиковые остановки в пути** следования при разрешающих показаниях путевых светофоров;
- **не выдержка времени на отпуск и зарядку тормозов** после их применения;
- **отсутствие или нарушение** порядка опробование тормозов перед отправлением;
- **отсутствие или нарушение** порядка проверки действия тормозов в пути следования;
- **падение давления в ТМ:**
  - разъединение концевых рукавов;
  - обрыв ТМ;
  - срыв стоп-крана;
- **в случае недостаточной эффективности** и отказа тормозов пути следования;
- **другие нарушения** порядка управления тормозами;
- **следование без контрольной проверки тормозов**, когда пути следования было выявлена их неудовлетворительная работа, а контрольная проверка тормозов машинистом не осуществлялась;
- **нарушение порядка** заполнения или отсутствие поездных документов;
- **полный переход колесной пары в ЮЗ** или разносное буксование колесных пар;
- **забрасывание стрелки и песка** скорости;
- **другие неисправности** скоростимера;
- **следование локомотива задним ходом**;
- **продолжительность стоянок** на станциях и перегонах;
- **пробег локомотива** за поездку;
- **время и место смены показаний сигнальных огней** локомотивного светофора;
- **место включения и выключения устройств АЛС** и другие параметры.

## **МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ № 992-ЦЗ**

от 20.12.2004

**Методичні вказівки щодо дій працівників господарств Укрзалізниці для забезпечення безпеки руху в нестандартних ситуаціях відповідно до вимог Правил технічної експлуатації, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкції з сигналізації на залізницях України**

### **2 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

2.1 Методичні вказівки розроблені на основі вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкції з сигналізації на залізницях України, Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України.

2.2 При розробленні Методичних вказівок використані затверджені на залізницях України Порядки дій причетних працівників у нестандартних ситуаціях, Регламенти радіопереговорів між машиністами і черговими по станціях при виникненні нестандартних

ситуацій, Регламент дій працівників господарства перевезень в аварійних і нестандартних ситуаціях ЦД-0048 та інші чинні нормативні документи.

2.3 Методичні вказівки не скасовують дію зазначених у п.п. 2.1, 2.2 та інших зазначених у тексті нормативних документів, є їх узагальненням і можуть бути використані при внесенні до них в установленому порядку змін та доповнень, чи при розроблянні нових нормативних документів з питань безпеки руху.

2.4 Курсивом наведені витяги із зазначених у тексті нормативних документів.

2.5 У разі виникнення аварійної і нестандартної ситуації для прискорення передачі інформації застосовується єдиний сигнал:

"УВАГА! УВАГА! СЛУХАЙТЕ ВСІ!", який передається усіма засобами зв'язку (радіозв'язком, телефоном, селектором та іншими видами зв'язку). У випадках отримання такого сигналу всі переговори зазначеними засобами зв'язку припиняються.

## **4 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У КОЛІЙНОМУ ГОСПОДАРСТВІ**

### **4.1 Порядок дій чергового по станції (спрощений) у випадку виявлення поштовху в колії на шляху прямування поїзда**

*Черговий по станції, отримавши повідомлення про виявлення поштовху у колії на шляху прямування поїзда, припиняє відправлення поїздів на цей перегін, здійснює запис у журналі огляду колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46 і терміново повідомляє про це поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, машиністів поїздів, що прямують услід, а також працівників дистанції колії за формою: "Я черговий по станції А. Машиніст поїзда № ХХХ на УУУ км, пікет J, виявив поштовх у колії (горизонтальний, вертикальний, односторонній, двосторонній, нехарактерний стукіт тощо) при швидкості V км/год."*

*Машиністи поїздів, що прямують услід, отримавши повідомлення про поштовх у колії, повинні провести поїзд через зазначене місце зі швидкістю не більше 25 км/год. з особливою пильністю і готовністю негайно зупинити поїзд. Про виявлений на місці характер переешкоди вони повинні повідомити засобами радіозв'язку машиністам поїздів, що прямують услід і черговому по станції чи поїзному диспетчеру, а при виявленні переешкоди, що загрожує безпеці руху, зупинити поїзд і відновити рух тільки після усунення переешкоди.*

*Перший поїзд на перегін, після отримання повідомлення про поштовх у колії, черговий по станції відправляє в супроводі працівника дистанції колії (шляхового майстра, а за відсутності майстра – бригадира колії) з видачею машиністу поїзда попередження. У цьому попередженні зазначається орієнтовне місце зупинки для висадження працівників дистанції колії.*

*Подальше прямування цього поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд.*

*Поїзди, що прямують услід першому поїзду, відправленому в супроводі працівників дистанції колії на перегін після отримання повідомлення про поштовх у колії, затримуються на станції до отримання від працівників дистанції колії повідомлення про виявлену переешкоду, ужиті заходи та порядок прямування поїздів через небезпечне місце.*

При необхідності, черговий по станції відправлення видає попередження на поїзди, що відправляються на перегін, з якого отримана інформація про поштовх у колії. У попередженні на підставі висновку працівників дистанції колії зазначаються умови прямування поїздів через небезпечне місце.

Якщо повідомлення надійшло в темну пору доби і після проведеної перевірки не виявлено перешкоди, то обмеження швидкості руху поїздів діє до здійснення повторної перевірки у світлу пору доби.

#### **4.2 Система "Поштовх у колії". Розширений порядок дій усіх причетних працівників (узагальнено із затверджених наказами по залізницях порядків)**

**Основні несправності, при виявленні яких машиніст зобов'язаний вимагати закриття колії для руху:**

- розривання рейкового стика, злам накладок, випадання усіх стикових болтів або з однієї сторони;
- різкий вертикальний чи горизонтальний поштовх;
- поперечний злам рейки, рейкової пліти безстикової колії, злам головки рейки у стику;
- боковий викид колії;
- різкий кут у плані колії;
- завалення колії вантажем, сторонніми предметами;
- провалювання та розмив земляного полотна;
- вихід та переливання води через колію поверх рейок;
- порушення габариту при обвалах або сповзанні ґрунту на колію;
- інші несправності, що можуть призвести до сходу рухомого складу з рейок.

#### **Порядок дій причетних працівників при виникненні поштовху в колії**

З метою забезпечення постійного цілодобового контролю за станом колії і споруд, своєчасного виявлення й усунення недоліків, що загрожують безпеці руху, установлюється наступний порядок дій локомотивних бригад та причетних працівників суміжних служб:

Машиніст локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу), при виявленні під час руху горизонтального або вертикального поштовху, а також іншої несправності колії та споруд повинен:

- зменшити швидкість руху, а при різкому ударі - зупинити поїзд службовим гальмуванням для огляду небезпечного місця та виявлення характеру несправності і умов подальшого руху;
- терміново по поїзному радіозв'язку повідомити чергового найближчої станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера), а на дільницях, обладнаних автоматичним блокуванням - і машиністів прямуючих услід поїздів інформацією такого змісту: "Увага, увага! Слухайте всі! ДСП станцій А та Б і парним (непарним) поїздам. Я, машиніст поїзда № ХХХ на УУУ км, пікет J виявив (горизонтальний, вертикальний) поштовх при швидкості руху V км/год. Причина (або не встановлена). Час. Машиніст (прізвище)";

- при несправності поїзного радіозв'язку, а також у випадках, коли від чергового по станції і машиніста прямуючого услід поїзда по радіозв'язку відповідь не одержана, машиніст, який першим виявив несправність у колії, повинен зупинити поїзд на першому пункті, де є телефонний зв'язок (колійні споруди, переїзди тощо) і доповісти про це черговому найближчої станції або поїзному диспетчеру;
- машиніст прямуючого услід поїзда, одержавши інформацію від чергового по станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера) або від машиніста першого прямуючого поїзда про наявність пошкодження, повинен зменшити швидкість руху до 25 км/год і прямувати з особливою пильністю та готовністю негайно зупинити поїзд;
- прибувши до місця передбачуваної перешкоди (пошкодження), машиніст зупиняє поїзд і особисто (або за його вказівкою - помічник машиніста) проводить огляд дільниці колії, після чого приймає рішення про можливість подальшого руху;
- після прийняття рішення після огляду колії машиніст доповідає по радіозв'язку черговому по станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера) інформацію такого змісту: "ДСП станції А (Б). Я, машиніст поїзда № ХХХ зупинився на УУУ км, пікет J з причини заявленого пошкодження. Після огляду колії, де заявлено пошкодження, можу прямувати далі з швидкістю не більше V км/год. (або далі рухатися не можу до усунення несправності колії (зазначити, якої саме)". Передавши це повідомлення і переконавшись у вірності прийняття його черговими по станції, машиніст, якщо дозволяє стан колії, рухається з поїздом далі з особливою пильністю та швидкістю, яка повинна забезпечити безпеку руху, але не більше 25 км/год;
- прибувши в депо, машиніст про виявлену несправність здійснює запис у книгу зауважень машиністів форми ТУ-58.

#### **4.3 Порядок дій у випадку виявлення зламів рейок чи розривання рейкових стиків та прямування поїздів по цих місцях**

При виявленні будь-яким працівником залізничного транспорту зламу рейки, він зобов'язаний негайно (особисто або через посильного) надати інформацію черговому по станції або поїзному диспетчеру усіма можливими засобами зв'язку та діяти згідно вимог п. 1.3 Правил технічної експлуатації залізниць України:

*"Кожний працівник залізничного транспорту зобов'язаний подавати сигнал зупинки поїзду чи маневруючому составу, а також вживати інших заходів для їх зупинки у випадках, які загрожують життю та здоров'ю людей або безпеці руху. При виявленні несправностей споруд, пристроїв чи пошкодження рухомого складу, які створюють загрозу безпеці руху або забруднення навколишнього природного середовища, працівник повинен негайно вжити заходів для огороження небезпечного місця та усунення несправності".*

При виникненні відмови у нормальній роботі рейкових кіл на перегоні, з метою виявлення можливого зламу рейок машиніст поїзда зобов'язаний:

- при прямуванні на червоний вогонь прохідного світлофора чи у випадку зміни його сигналу на забороняюче показання і відсутності на блок-ділянці, яку огорожує цей світлофор, рухомого складу, машиніст повинен діяти у відповідності до вимог п. 16.27 Правил технічної експлуатації залізниць України:

*"За автоматичного блокування:*

*в) після зупинки поїзда перед прохідним світлофором з червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням чи погаслим, якщо машиніст бачить або знає, що наступна блок-ділянка зайнята поїздом, йому забороняється продовжувати рух до тих пір, поки блок-ділянка не звільниться. Якщо машиніст не знає про знаходження на наступній блок-ділянці поїзда, він повинен після зупинки відпустити автогальма і, якщо за цей час на світлофорі не з'явиться дозволяючий вогонь, вести поїзд до наступного світлофора із швидкістю, не більшою 20 км/год., з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкада для подальшого руху.*

*Якщо наступний прохідний світлофор буде в такому ж стані, рух поїзда після зупинки триває в тому ж порядку.*

*Якщо після проходження у визначеному порядку прохідного світлофора з забороняючим показанням на локомотивному світлофорі з'явиться дозволяюче показання, машиніст може проїжджати, керуючись показаннями локомотивного світлофора, але із швидкістю не більше 40 км/год. до наступного світлофора.*

*За наявності дозволяючого вогню на локомотивному світлофорі прохідні світлофори з погаслим вогнем дозволяється проїжджати без зупинки, керуючись показанням локомотивного світлофора".*

При цьому, у першу чергу слід припускати, що причиною появи червоного вогню на світлофорі може бути злам рейки;

- під час прямування поїзда, що прямує на забороняюче показання світлофора, машиніст зобов'язаний пильно спостерігати за станом колії і, у випадку зміни вогню на локомотивному світлофорі із червоного чи білого вогню АЛС на дозволяюче (зелений, жовтий, червоно-жовтий), зупинити поїзд;
- надати інформацію черговому по станції, поїзному диспетчеру про зупинку поїзда, вказавши конкретне місце (кілометр, пікет, номер опори контактної мережі тощо) появи дозволяючого показання на локомотивному світлофорі;
- оглянути стан рейок від місця появи дозволяючого показання локомотивного світлофора на відстань 50 метрів у напрямку, протилежному руху поїзда. Огляд стану рейок проводить помічник машиніста, а в разі його стажу роботи менше 6 місяців – машиніст. Час для огляду, як правило, не повинен перевищувати 10-15 хвилин;
- за умови, коли локомотивній бригаді неможливо зупинити поїзд згідно вказаного порядку через наявність нейтральної вставки на контактній мережі, повітряного проміжку, затяжного підйому, позначеного умовно дозволяючим сигналом, та в інших випадках, машиніст самостійно приймає рішення про зупинку. У цьому випадку необхідність та термін огляду колії погоджується з поїзним диспетчером.

При виявленні локомотивною бригадою рейки, яка зламалася, необхідно терміново повідомити про це чергового по станції, поїзного диспетчера та машиністів поїздів, які прямують услід цьому поїзду.

Рішення про можливість подальшого руху поїзда по зламаній рейці приймає відповідальний працівник дистанції колії, а при його відсутності - машиніст.

У цьому випадку рух можливий під наглядом за місцем зламу працівника дистанції колії, а при його відсутності - помічника машиніста зі швидкістю не більше 5 км/год.

Якщо локомотивна бригада не в змозі визначити можливість подальшого руху по зламаній рейці, то вона чекає працівників дистанції колії.

По рейці, яка зламалась у межах мосту або тунелю, прямування поїздів в усіх випадках не дозволяється.

Якщо рух поїзда неможливо відновити через злам рейки, необхідно вжити заходів щодо закріплення поїзда встановленим порядком.

При виявленні зламаної рейки відповідно до цього порядку дій, з метою посилення матеріальної зацікавленості та відповідальності за забезпечення безпеки руху поїздів працівників локомотивної бригади необхідно вживати до них заходів матеріального та морального стимулювання.

У випадку, коли локомотивною бригадою першого поїзда не виявлено зламу рейки, поїзди, які вже знаходяться на перегоні, слідує згідно зазначеного вище порядку.

Порядок пропуску поїздів у кожному окремому випадку встановлює працівник дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії, який при цьому повинен керуватися вимогами розділу 7 "Класифікації і каталогу дефектів і пошкоджень рейок" ЦП-0061.

#### 4.4 Порядок дій при пропуску поїздів по небезпечних місцях земляного полотна під час підтоплення повенежими та зливовими водами

Для своєчасного виявлення деформацій і розмивів земляного полотна, його підтоплення, необхідно враховувати ознаки, які свідчать про реальну загрозу безпеці руху, збереженню об'єктів колійного господарства.

До таких ознак, згідно вимог розділу шостого Інструкції з утримання земляного полотна залізниць України ЦП/0072, належать:

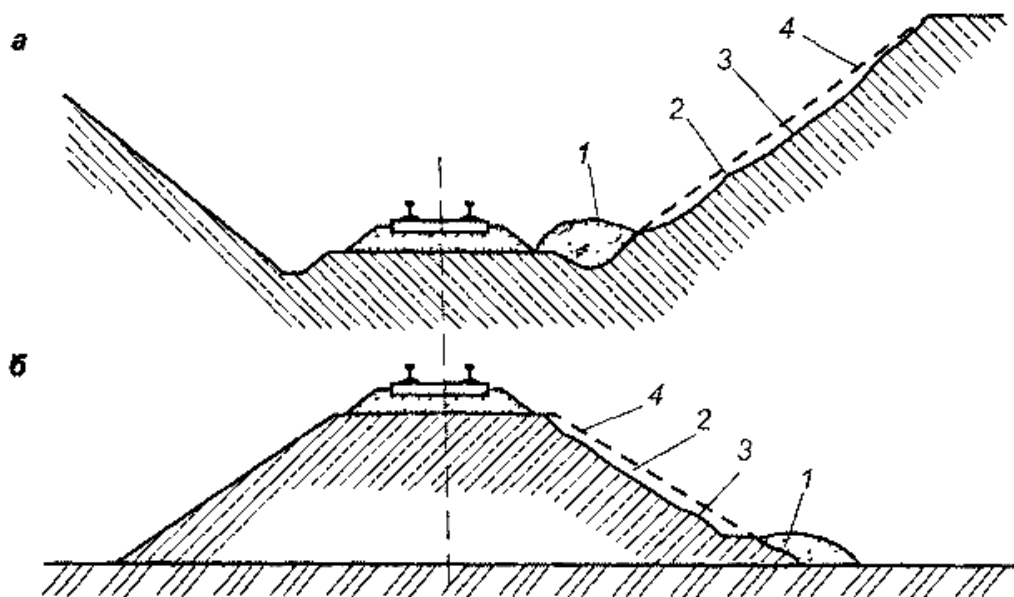
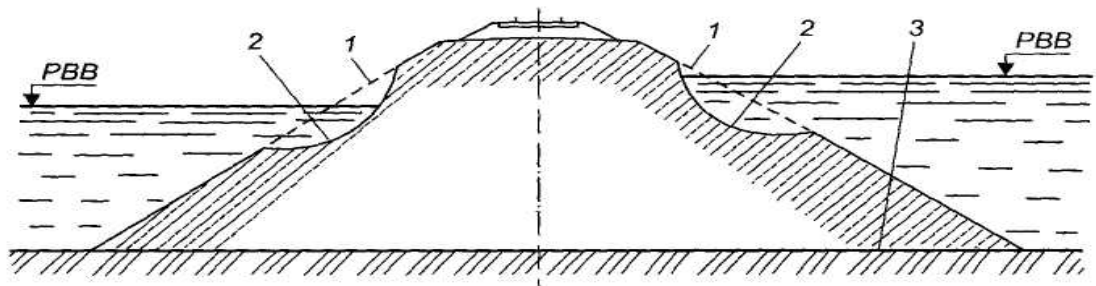


Рис. Д.4.7. Змиви:

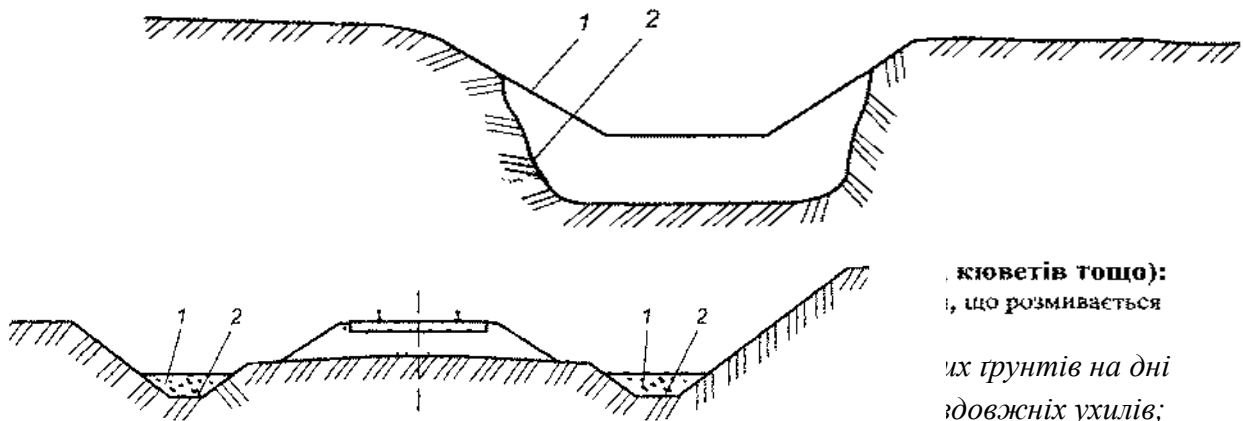
*а* - виїмки. *б* - насипу. 1 - змитий ґрунт. 2 - місце пошкодження. 3 - пошкоджений укіс. 4 - поверхня укосу до пошкодження

- змиви: - патьоки й мікрОВИМОїни на укосах; відкладення висохлого затверділого ґрунту біля основи укосу;
- розмиви укосів земляного полотна, яке підтоплюється: - велика швидкість течії води на ділянках тимчасового або постійного підтоплення; наявність у водному потоці повалених дерев, пеньків, колод, сторонніх предметів; проходження льодоходу на високих рівнях підтоплення з ударами крижин, крижаних полів в укоси насипу або по конструкціях регуляційних і захисних споруд; поява тріщин у швах і конструкціях кріплень укосів земляного полотна; здимання укріпленої поверхні укосів; у аварійних випадках - злами плит кріплення й місцеві розмиви ґрунту під плитами;



**Рис. 3 Розмиви укосів земляного полотна, яке підтоплюється:**  
1 – будівельний укіс насипу; 2 – місце розмиву; 3 – основа насипу

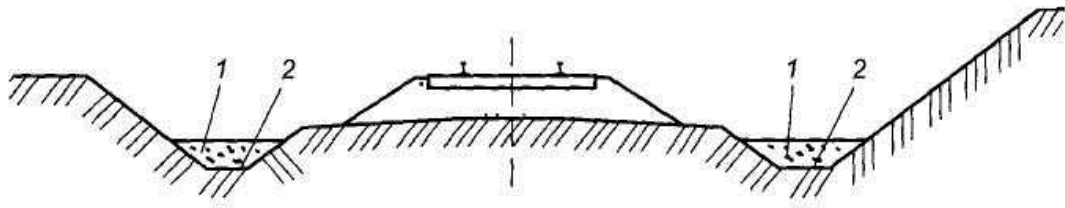
- розмиви відкритих водовідводів (канал, кюветів тощо): - місцеві руйнування укосів дна поздовжніх канал, кюветів, відвідних русел від дренажів у місцях з'єднання (злиття) канал, випусків води з канал на поверхню землі з утворенням вимоїн, русел, нагромаджень розмитого ґрунту, деталей кріплення дна, укосів, перепадів, гасителів енергії водяного потоку;



**Рис. Д.4.36. Замулення кюветів і канал:**  
1 - відкладення мулу й сміття 2 - обрис кювету до замулення

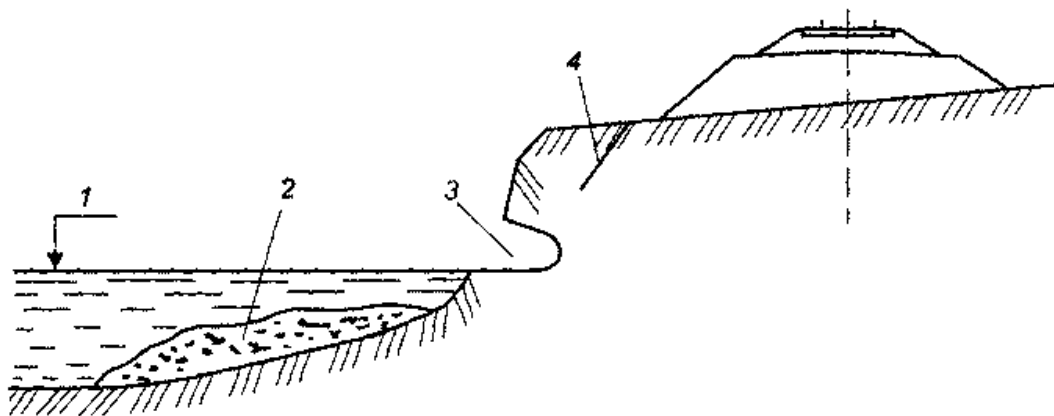
**кюветів тощо):**  
і, що розмивається  
их ґрунтів на дні  
довжніх ухилів;  
ростання канал





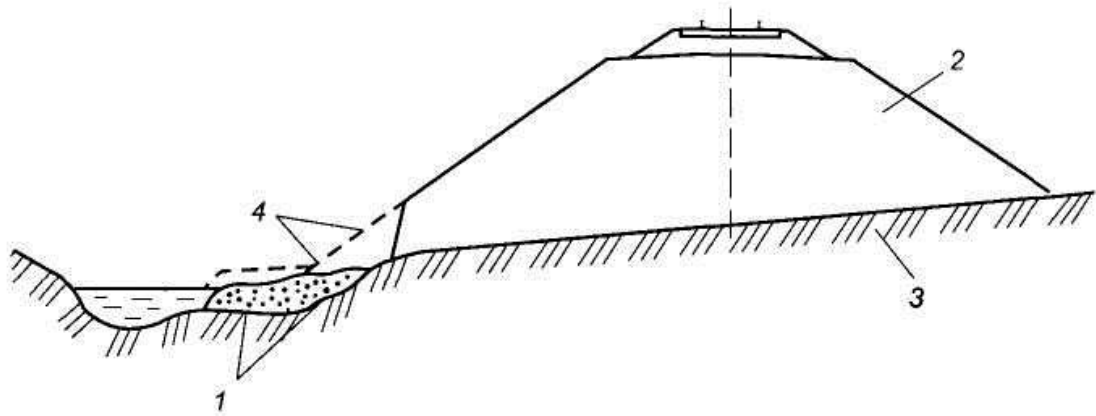
**Рис. Д.4.36. Замулення кюветів і канав:**  
 1 – відкладення мулу й сміття 2 – обрис кювету до замулення

- підмив берега моря (озера, водосховища) поблизу земляного полотна, захисних і укріплювальних споруд: - утворення ніш на рівні горизонту води з нависанням ґрунтових масивів; велика крутизна берегового схилу; наявність обвалених великих масивів ґрунту, валунів, повалених стовбурів дерев у зоні прибою; поздовжні тріщини в береговому масиві, по яких відбувається відшарування й завалення підмитих масивів; викривлення початкових форм і зміна стану конструкцій кріплення берегів, підірваних стінок, хвилеломів, зрубових і габіонних стінок, скельних відсипань (гірської маси);



**Рис. Д.4.37. Підмив берега моря (озера, водосховища) поблизу земляного полотна, захисних і укріплювальних споруд:**  
 1 – рівень води у водоймищі, 2 – пляжні відкладення, 3 – ніша підмиву берегового схилу, 4 – поздовжня тріщина

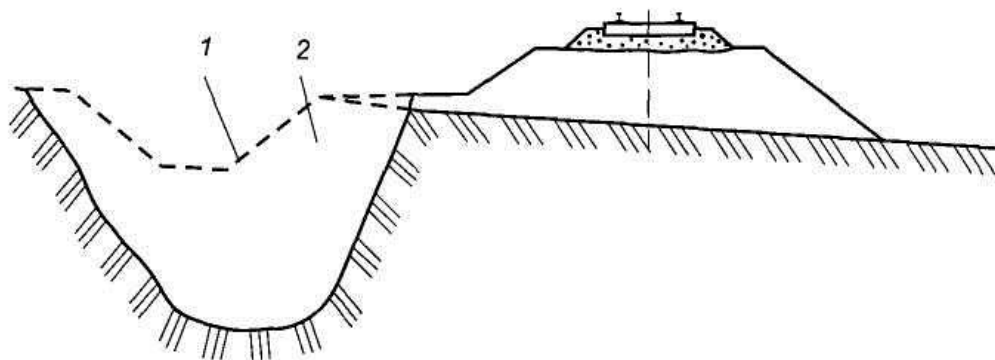
- підмив основи земляного полотна водними потоками: - розмив берега моря біля основи укосу земляного полотна з відкладеннями наносів біля закрутів і підмивами нижніх частин укосів; захаращення русла корчами, валунами, дрібним камінням і піском з утворенням місцевих підпорів води й підняттям її до верху земляного полотна; під час сильних атмосферних опадів, танення льоду можливе повне затоплення колії з розмивами баластового шару, пошкодженнями й руйнуваннями регуляційних споруд, опор мостів, водопропускних труб; при катастрофічних паводках виникає загроза безпеці руху;



**Рис. Д.4.38. Підмив основ земліяного полотна водними потоками:**

1 – місце підмиву, 2 – насип, 3 – основа насипу, 4 – підмитий укіс

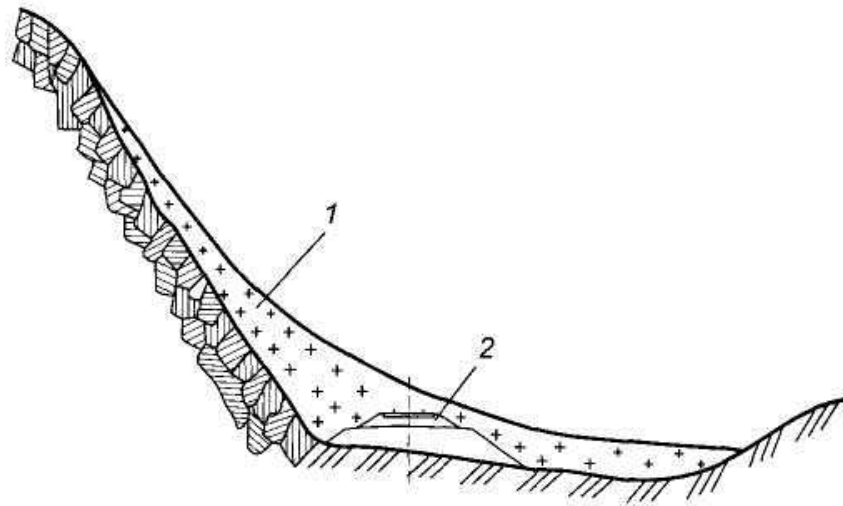
- яроутворення: - поодинокі або розгалужені, витягнуті уздовж колії вимоїни з крутими бортами (укосами) і дном, яке інтенсивно розмивається; круті борти оголені й на них не встигає приживатися трав'яна або чагарникова рослинність; поверхня бортів покрита тріщинами; профіль дна яру, крутий біля вершини, поступово уположується до його гирла, де яр має широке розпластане дно й більш пологі борти, іноді покриті травою й чагарниками. У періоди танення снігу й випадання злив дно яру розмивається й укоси обрушуються, що супроводжується виникненням підпружених застоїв води;



**Рис. Д.4.39. Яроутворення:**

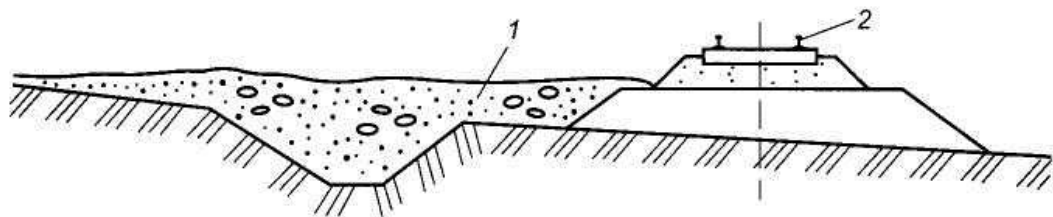
1 – поперечний профіль водовідвідної каналу до розмиву, 2 – яр

- завал земляного полотна сніговими лавинами: - лавинонебезпечні ділянки, як правило, відомі й за ними ведуться спостереження відповідно до місцевих інструкцій. Лавинні ложбини (жолоби) на поверхні схилу розпізнаються за такими ознаками: відсутність дерев; крутизна схилу перевищує  $15^\circ$  і досягає  $35^\circ \dots 45^\circ$ ; має місце нагромадження снігових масивів під час снігопадів і заметілей; накопичення талих і зливових вод;



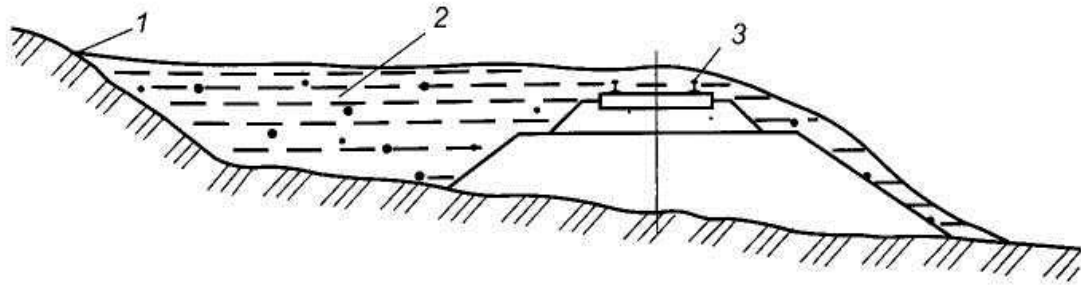
**Рис. Д.4.40. Завал земляного полотна сніговими лавинами:**  
1 – снігова маса, що обрушилася, 2 – коля, завалена лавиною

- завали колії селевими відкладеннями: - наявність селенебезпечних балок, що мають нестійкі борти; відкладення селєвих мас у руслах, на підходах до мостів (валунів, стовбурів дерев), біля різких поворотів русла селенебезпечної балки; настання періодів масового танення снігу й зливових опадів, що активізують розмиви, осипи, спливи, зсуви; утворення підпертих водоймищ, що загрожують проривами й проходженнями шквальних потоків;



**Рис. Д.4.41. Завали колії селєвими відкладеннями:**  
1 – селєві відкладення, 2 – коля

- захаращення колії й підмостових отворів полоями: - наростання шарів криги в місцях виходу на поверхню ґрунтових вод, перемерзання постійного водотоку на перекатах; нагромадження криги біля штучних споруд (малих мостів, труб); заповнення кригою дрібних балок, русел тимчасових або постійних струмків із поступовим наближенням до колії розпластаних крижаних полів; періодичне весняне денне танення снігу й криги з нічним замерзанням талої води в кюветах, канавах, лотках, тимчасових відвідних канавах. Полої, що виходять на колію, захаращують її, перезволожують ґрунт земляного полотна, можуть викликати полоєві пучини, створювати аварійні ситуації;



**Рис. Д.4.42. Захаращення колії й підмостових отворів поляями:**

1 – місце виходу полоєвих вод, 2 – нагромадження льоду, 3 – колія

- пошкодження земляного полотна під час повеней: - прогноз небезпечних метеорологічних явищ (зливи, бурхливе сніготанення, розливи рік); інтенсивне й тривале підняття рівня води в прилеглих водотоках, водоймищах, суходолах, на низинних територіях; переповнення водовідвідних споруд (каналів, лотків, кюветів); заповнення регуляційних і захисних споруд біля мостів, на прилеглих ділянках; розмиви укосів підтопленого земляного полотна; розмиви й інші руйнування укріплювальних споруд (дамб, кріплень укосів і бERM, поперечних бун та інших конструкцій); вихід води на колію.
- протікання води вздовж земляного полотна із збільшеною швидкістю течії;
- насиченість вологою ґрунту окремих місць та укосів виїмок земляного полотна з просочуванням води;
- виникнення вирів, завихрень, промоїн глибиною більше 1 м від обрізу фундаментів біля малих штучних споруд;
- рівень підпирання води нижче бровки земляного полотна менше ніж на 0,5 м;
- великі вири біля проміжних опор мостів з помутнінням води;
- підйом води в кюветах та канавах вище розрахункового рівня (менше 0,25 м від бровки кювету);
- вихід рідкої грязі або більш каламутної води із низового кінця напірної труби.

При виявленні зазначених вище ознак будь-яким працівником залізничного транспорту, він зобов'язаний негайно (особисто або через посильного) повідомити чергового по станції або поїзного диспетчера через усі можливі засоби зв'язку, а при виявленні розмиву колії або деформації земляного полотна - діяти згідно вимог п. 1.3 Правил технічної експлуатації залізниць України, а саме: подавати сигнал зупинки поїзду чи маневруючому складу та вжити заходів щодо огороження небезпечного місця.

При виявленні зазначених вище ознак локомотивною бригадою, машиніст зобов'язаний:

- ужити заходів щодо зменшення швидкості руху до 15 км/год. з готовністю негайно зупинити поїзд у разі необхідності;
- негайно доповісти черговому по станції, поїзному диспетчеру, машиністам парних та непарних поїздів, зазначивши конкретне місце: кілометр, пікет, номер опори контактної мережі тощо;

- у випадку, коли рівень води не дає можливості визначити стан колії, рух поїздів дозволяється здійснювати тільки з дозволу працівника дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії.

## **5 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ГОСПОДАРСТВІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **5.1 Порядок дій працівників у разі порушення встановленого графіка руху поїздів**

*У разі порушення на дільниці встановленого графіка руху поїздів, що спричинило запізнення пасажирських поїздів, поїзний диспетчер повідомляє черговим по станції порядок їх пропуску.*

*Черговий по станції, у випадках запізнення пасажирських поїздів, що прямують на станцію із зупинкою більше ніж на 5 хвилин, або у випадках затримки їх біля вхідного, маршрутного, вихідного світлофора із заборонним показанням, при появі поїзда на другій блок-дільниці наближення викликає машиніста через поїзний радіозв'язок і передає йому інформацію про порядок приймання, проходження через станцію і відправлення поїзда за такою формою:*

*"Машиніст поїзда № XXX. Я черговий по станції А. Вхідний (маршрутний, вихідний) світлофор закритий через віддалення поїзда № ZZZ".*

*Машиніст поїзда підтверджує отриману інформацію, повторюючи її, черговий по станції підтверджує вірність зрозуміння команди машиністом.*

*Машиністи всіх поїздів перед наближенням до станції, а також при проходженні поїздів через станцію, за умов порушення графіка руху поїздів, викликають чергового по станції через поїзний радіозв'язок і уточнюють подальший порядок проходження поїзда.*

*Черговий по станції відповідає машиністу на його виклик і надає необхідну інформацію про проходження поїзда за формою:*

*"Я черговий по станції А, поїзд № XXX пропускаю по (зазначається номер) колії (зазначається назва) парку, вихідний світлофор відкритий".*

### **5.2 Порядок дій працівників у разі прямування дільницею пасажирського поїзда, пропуск якого не передбачений розкладом руху поїздів (у т.ч. й при зміні маршруту прямування)**

Отримавши повідомлення про пасажирський поїзд, прямування якого на дільниці не передбачено розкладом руху поїздів, поїзний диспетчер відмічає на графіку виконаного руху час проходження поїзда через станції дільниці і повідомляє про це чергових по станціях і машиніста поїзда.

Черговий по станції отриману інформацію доводить до відома причетних працівників станції, вокзалу, локомотивного і вагонного депо.

Черговий по локомотивному депо (при необхідності) виділяє провідника із числа машиністів, котрі мають відповідний висновок машиніста-інструктора про їх знання профілю та умови ведення поїздів на такій дільниці.

Черговий по вокзалу організовує інформування пасажирів про зміну маршрутів прямування пасажирських поїздів.

Машиніст пасажирського поїзда по радіозв'язку "Машиніст-начальник поїзда" повідомляє начальника поїзда, а він, у свою чергу, провідників вагонів, про зміну маршруту прямування поїзда. Якщо радіозв'язок не працює, то на станції, з якої починається змінений маршрут прямування поїзда, помічник машиніста повідомляє провідника першого вагона, а той повідомляє інших провідників про зміну маршруту.

Черговий по станції, отримавши інформацію від поїзного диспетчера, доводить до відома причетних працівників станції (складачів поїздів і їх помічників, операторів постів централізації, працівників дистанцій колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання, локомотивного та вагонного депо) необхідну інформацію за формою:

"Я черговий по станції А (прізвище). О R год. W хв. на (по) колію (ї) № S парку (назва) прибуде (прослідуює) поїзд № XXX зі станції Б на станцію В із зупинкою (без зупинки)".

При прийманні поїзда на станцію черговий по станції викликає через радіозв'язок машиніста поїзда, повідомляє йому колію приймання і порядок пропуску через станцію за формою:

"Машиніст поїзда № XXX. Я черговий по станції А (прізвище). Маршрут поїзду готовий на колію № S парку (назва). Маршрутний (вихідний) світлофор відкритий (закритий)".

Машиніст підтверджує отриману інформацію, повторюючи її.

### **5.3 Порядок дій працівників господарств перевезень та локомотивного у випадках, коли поїзд прямує на станцію без управління автогальмами, у т.ч. з перегону, що має затяжний спуск**

У випадках відмови автогальм локомотивна бригада через радіозв'язок повідомляє поїзного диспетчера, чергових по станціях, що обмежують перегін, машиністів зустрічних і попутних поїздів, що знаходяться на перегоні, а також начальника поїзда, якщо поїзд пасажирський, за формою:

"УВАГА! УВАГА! СЛУХАЙТЕ ВСІ! Я машиніст (прізвище) поїзда № XXX, що прямує перегоном А-Б, пікет J, км YYY, поїзд утратив управління автогальмами. Уживайте заходів безпеки!", після чого подає сигнал загальної тривоги відповідно до п. 9.2 Інструкції з сигналізації на залізницях України:

*"Сигнал "Загальна тривога" подається групами з одного довгого та трьох коротких звуків у таких випадках:*

— ● ● ●    — ● ● ●    — ● ● ●    — ● ● ●    — ● ● ●    — ● ● ●

*при виявленні на колії несправності, що загрожує безпеці руху;*

*при зупинці поїзда у сніговому заносі, при аварії поїзда та в інших випадках, коли потрібна допомога.*

*Сигнал подається у разі необхідності кожним працівником залізниці".*

У разі наявності у складі поїзда небезпечних вантажів, у т.ч. небезпечних вантажів класу 1 (вибухові матеріали), машиніст локомотива обов'язково доповідає про це черговим по станціях, що обмежують перегін, і поїзному диспетчеру.

До одержання відповіді поїзного диспетчера і чергового по станції машиністу необхідно повторювати виклик.

Черговий по станції, отримавши повідомлення про прямування на станцію поїзда, що втратив управління автогальмами, зобов'язаний:

- залежно від поїзної обстановки на станції негайно приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію;
- за узгодженням з поїзним диспетчером прийняти одне із наступних рішень:
  - організувати всіма наявними засобами зупинку поїзда (укладання гальмових башмаків, використання локомотива та інші.);
  - спрямувати поїзд в уловлюючий тупик або запобіжний тупик, на інші колії, на яких можна його зупинити і зменшити тяжкість наслідків;
  - пропустити поїзд на вільний перегін (у разі відсутності на перегоні зтяжного спуску).

Передача черговим по станції розпоряджень проводиться за формою:

"Оператори постів централізації №№ U,D,G (прізвища), на колію № S приймається вантажний поїзд зі станції Б з несправними автогальмами. Укладіть (кількість) гальмових башмаків на обидві рейки. Черговий по станції А (прізвище)".

"Машиніст тепловоза (електровоза) № RRRR. Я черговий по станції А. Із станції Б по колії S прямує поїзд, що втратив управління автогальмами. Для зупинки його на перегоні Вам приготовлений маршрут і відкритий сигнал (назва світлофора). Зупиніть його на перегоні до станції С".

Рішення щодо використання локомотива для зупинки некерованого поїзда (вагонів) приймається за згоди машиніста при умові наявності інформації про швидкість руху поїзда (вагонів), його вагу, можливість зупинки поїзда (вагонів) гальмівними засобами локомотива.

При неможливості зупинити поїзд черговий по станції повинен забезпечити його пропуск на наступний перегін, якщо на цьому перегоні немає пасажирського поїзда і поїздів з небезпечними вантажем класу 1 (ВМ).

Для пропуску поїзда на вільний перегін черговий по станції стрілки вихідної горловини станції встановлює за маршрутом прямування і надає інформацію черговому по сусідній станції про те, що до неї прямує поїзд, що втратив управління автогальмами.

Якщо відсутні вільні колії, а також немає змоги зупинити поїзд за допомогою гальмових башмаків або локомотива, черговий по станції направляє поїзд на одну із зайнятих рухомим складом колій, окрім колій, зайнятих вагонами з людьми, небезпечними вантажами класу 1 (вибухові матеріали), а також іншими небезпечними вантажами.

За умов приймання поїзда на зайняту колію при наявності у поїзді небезпечних вантажів викликати аварійну бригаду.

У таких випадках черговий по станції, використовуючи усі види зв'язку, повинен інформувати працівників, що знаходяться на коліях станції і особливо в зоні передбаченої небезпеки, пов'язаної з прийманням поїзда, що втратив управління автогальмами, за формою:

"Працівники станції А, вагонного та локомотивного депо, дистанцій колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання! На колію № S прямує поїзд без управління автогальмами. Негайно вийдіть із небезпечної зони!".

"Машиніст поїзда № XXX, що втратив управління автогальмами, приймаю поїзд на зайняту колію № S. Вживайте заходів особистої безпеки! Черговий по станції А (прізвище)".

В усіх випадках приймання поїзда, що втратив управління автогальмами, на вільну колію, йому повинен бути приготовлений маршрут на прослідкування через станцію.

Якщо на перегоні знаходиться поїзд зустрічного напрямку, поїзний диспетчер, черговий по станції зобов'язані через радіозв'язок довести до машиніста зустрічного поїзда інформацію про ситуацію, що склалася.

У таких випадках машиніст повинен зупинити поїзд, загальмувати состав, відчепити від нього локомотив, від'їхати, за можливості, на якомога більшу відстань, привести локомотив у неробочий стан, покинути його, а помічник машиніста - укласти якомога далі від локомотива гальмові башмаки на обидві рейки колії з дотриманням заходів особистої безпеки.

За можливості поїзд, що рухається назустріч некерованому поїзду, необхідно повернути на станцію відправлення.

Поїзний диспетчер контролює дії чергового по станції і приймає оптимальний варіант для зупинки поїзда, що втратив управління автогальмами, (дозволяє пропуск до сусідньої станції, попереджає чергового по сусідній станції, закриває перегін тощо), попереджає чергових по залізничних переїздах.

На двоколійних, багатоколійних перегонах поїзний диспетчер надає інформацію машиністам поїздів, що рухаються по сусідній колії про необхідність, за змоги, зупинитися і вкласти гальмові башмаки на колію прямування поїзда, що втратив управління автогальмами.

#### **5.4 Порядок дій працівників у випадках виходу рухомого складу зі станції на перегін**

Отримавши повідомлення про вихід вагонів (рухомого складу) на перегін працівники станцій, локомотивні бригади, чергові по переїздах і працівники інших служб для затримання, попередження зіткнення з поїздами повинні діяти оперативно, без затримок.

Черговий по станції, отримавши інформацію про вихід рухомого складу на перегін, повинен негайно:

- використовуючи усі наявні засоби зв'язку, за сигналом аварійної ситуації повідомити машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні, поїзного диспетчера, чергових по сусідніх станціях і переїздах, інших працівників з метою затримки зустрічних поїздів і вжиття заходів до зупинки рухомого складу, що вийшов на перегін, за формою:

"УВАГА! УВАГА! СЛУХАЙТЕ ВСІ! На перегін А-Б самостійно вийшов і рухається некерований состав (вагони) зі станції А. Чергові по станції Б припиніть відправлення поїздів на перегін А-Б. Уживайте заходів до зупинки состава (вагонів) на перегоні. Черговий по станції А (прізвище)";

- терміново поінформувати усіх працівників станції та працівників суміжних служб, що працюють на коліях, за формою:

"Працівники станції А (парку), парної (непарної) горловини парку (назва), з колії № S станції в напрямку станції Б самостійно вийшов (вийшли) і рухається состав (вагони). Покладіть гальмові башмаки на колію (номер). Черговий по станції А (прізвище)";

- за узгодженням з поїзним диспетчером прийняти одне із наступних рішень:

- організувати всіма наявними засобами зупинку состава (укладання гальмових башмаків, використання локомотива та інші). За наявності на станції



автотранспорту і паралельного розміщення автомобільних доріг з перегонем направити працівника станції з гальмовими башмаками на автомобілі з метою зупинки рухомого складу, що вийшов на перегін;

- відправити встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України порядком локомотив услід за вагонами, що вийшли на перегін, або по сусідній колії на двоколійному перегоні для затримання рухомого складу і попередження зіткнення з іншим рухомим складом;
- викликати на станцію начальника станції, його заступника, ревізора руху (ДНЧ), а за їх відсутності - вільного від чергування чергового по станції для надання допомоги.

Черговий по сусідній станції, отримавши повідомлення про вихід рухомого складу на перегін, приймає одне із наступних рішень:

- уживає заходів щодо затримки відправлення поїздів на перегін або колію перегону, на яку допущено вихід рухомого складу;
- спрямовує вагони в уловлюючий тупик або запобіжний тупик (витягну колію), на інші колії, на яких можна його зупинити і зменшити тяжкість наслідків, укладає гальмові башмаки для попередження сходу. Якщо маршрут приготовлений на вільну колію, то в одному створі необхідно укласти два гальмових башмаки і на відстані 60 м підготувати для укладання ще два гальмових башмаки на випадок, якщо гальмові башмаки будуть вибиті. Гальмові башмаки повинні знаходитись під охороною працівників станції. Працівники станції після укладання гальмових башмаків мають відійти в сторону від них на безпечну відстань;
- у залежності від поїзної обстановки на станції приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію;
- у разі відсутності вільної колії направити працівника станції з гальмовими башмаками назустріч рухомому складу, що вийшов на перегін, для його затримки. У таких випадках черговий по станції проводить працівнику інструктаж щодо дотримання заходів особистої безпеки;

Передача черговим по станції розпоряджень проводиться за формою:

"Оператори постів централізації №№ L, K, H. На колію № S приймається поїзд (вагони), що самостійно вийшов (вийшли) на перегін зі станції А. Укладіть (кількість) гальмових башмаків на обидві рейки колії. Черговий по станції Б (прізвище)".

"Машиніст тепловоза (електровоза) № RRRR. Я черговий по станції Б. Із станції А прямує (прямують) поїзд (вагони), що самостійно вийшов (вийшли) на перегін. Вживайте заходів до його (їх) зупинки на перегоні. Вам приготовлений маршрут відправлення і відкритий сигнал (номер). Зупиніть вагони (поїзд) на перегоні А-Б. Черговий по станції Б (прізвище)".

Рішення щодо використання локомотива для зупинки некерованого поїзда (вагонів) приймається за згоди машиніста при умові наявності інформації про швидкість руху поїзда (вагонів), його вагу, можливість зупинки поїзда (вагонів) гальмівними засобами локомотива.

Якщо рухомий склад, що вийшов на перегін, затримати не вдалося, черговий по станції зобов'язаний терміново повідомити поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, у напрямку якої рухаються вагони, а також машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні.

Крім зазначених, черговий по станції зобов'язаний ужити всіх заходів щодо недопущення виходу рухомого складу на колії, що зайняті пасажирським поїздом, використовуючи при цьому всі наявні засоби, у т. ч. - переведення стрілки під рухомим складом або відправлення назустріч рухомому складу одиночного локомотива або локомотива з порожніми вагонами чи з вагонами з безпечними вантажами (окрім цистерн).

Машиніст вантажного поїзда, отримавши повідомлення про те, що йому назустріч рухаються вагони, що самостійно вийшли на перегін, терміново зупиняє поїзд і вживає заходів щодо закріплення состава, а також дає вказівку помічнику машиніста взяти гальмові башмаки, після чого направляє його для затримки вагонів, що рухаються. Після закріплення состава машиніст відчіплює локомотив від состава і виїжджає назустріч вагонам, що рухаються.

Завчасно локомотивною бригадою вживаються заходи щодо зупинки локомотива. Помічник машиніста іде назустріч вагонам і укладає гальмові башмаки. Машиніст локомотива встановленим порядком приводить локомотив у неробочий стан (опускає струмоприймач, вимикає двигун) і покидає його.

Машиніст пасажирського поїзда, якщо є зв'язок із начальником поїзда, дає вказівку про приведення в дію ручних гальм. Наступні дії здійснюються аналогічно вищенаведеним.

У разі відсутності зв'язку помічник машиніста, відчепивши локомотив, залишається біля пасажирського поїзда для закріплення состава і контролю за приведенням у дію ручних гальм.

Машиніст із локомотивом прямує назустріч вагонам, що рухаються. При появі їх у полі зору зупиняється, приводить локомотив у неробочий стан, загальмовує і залишає його.

Машиніст моторвагонного рухомого складу терміново загальмовує состав і вживає заходів щодо безпечної евакуації пасажирів.

За можливості і відсутності позаду поїздів, із дозволу поїзного диспетчера машиніст може осадити моторвагонний рухомий склад назад для вирівнювання швидкості поїзда із некерованим составом, зчеплення та використання всіх засобів негайної зупинки.

На двоколійних перегонах машиністи поїздів, що отримали повідомлення про вихід вагонів зі станції і рух їх по сусідній колії, терміново зупиняють поїзди, повідомляють машиніста поїзда, назустріч якому рухаються вагони, і направляють помічників машиністів із гальмовими башмаками для зупинки вагонів, що рухаються, і попередження зіткнення.

Помічник машиніста для затримання вагонів укладає два гальмових башмаки на рейки в одному створі. Забороняється укладати гальмові башмаки безпосередньо перед рейковим стиком (не ближче 1 м.), на стику (якщо він не зварений) і на зовнішній рейці у кривій.

Про зупинку рухомого складу, що вийшов, машиністи локомотива повинні терміново інформувати чергового по станції, що обмежує перегін, і поїзного диспетчера для вирішення питання про звільнення перегону.

В усіх зазначених вище випадках машиніст локомотива проводить інструктаж помічнику машиніста щодо дотримання заходів особистої безпеки.

Чергові по переїздах припиняють рух автотранспорту через переїзд, умикають переїзну сигналізацію, приводять у дію автоматичні шлагбауми та надають інформацію черговим по станціях про місце знаходження вагонів, що вийшли на перегін, напрямок їх руху та приблизну швидкість, уживають заходів щодо їх затримання і попередження зіткнення.

## **5.5 Порядок дій працівників господарства перевезень при наданні допомоги поїзду, що зупинився на перегоні**

У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні черговий по станції, отримавши повідомлення машиніста поїзда, повинен відповісти машиністу, а потім доповісти поїзному диспетчеру про необхідність надання допомоги поїзду, який зупинився на перегоні.

Поїзний диспетчер терміново викликає через радіозв'язок машиністів поїздів, що прямують услід, і додатково повідомляє їх про зупинку поїзда на перегоні.

При необхідності, черговий по станції терміново припиняє відправлення поїздів на перегін, а також попереджає чергового по сусідній станції про припинення відправлення зустрічних поїздів по іншій колії.

Через машиніста локомотива поїзда, що зупинився на перегоні, черговий по станції повинен з'ясувати причини і можливість подальшого руху поїзда.

Якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин, машиніст локомотива додатково сповіщає через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли, і вживає заходів щодо їх усунення, а в необхідних випадках - забезпечує огороження поїзда та суміжної колії порядком, установленим пунктами 8.5-8.10 Правил технічної експлуатації залізниць України, а також Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

Черговий по станції (поїзний диспетчер), отримавши повідомлення машиніста про надання допоміжного локомотива, зобов'язаний повторити це повідомлення, звернувши особливу увагу на точне місце зупинки голови поїзда, а локомотивна бригада – переконавшись, що повідомлення сприйнято правильно.

Черговий по станції видає машиністу допоміжного локомотива, який направляється для допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, який закритий для руху всіх інших поїздів, дозвіл на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі форми ДУ-64. У ньому, на підставі вимоги та в залежності від того, з якої станції (з голови або хвоста поїзда) буде надаватися допомога, повинно бути зазначене місце (кілометр та пікет, до якого повинен прямувати відбудовний (пожежний) поїзд або допоміжний локомотив).

Машиніст допоміжного локомотива після відправлення на перегін повинен додатково по радіозв'язку перевірити у машиніста поїзда, що зупинився, правильність вказання кілометра та пікету в дозволі форми ДУ-61, за один кілометр до вказаного місця знизити швидкість до 20 км/год.

Якщо допомога надається з хвоста поїзда, кілометр, зазначений у повідомленні про допомогу машиністу поїзда, що зупинився на перегоні, змінюється, і тоді в дозволі на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі форми ДУ-64 зазначається змінений кілометр і пікет з урахуванням довжини поїзда.

Зазначений дозвіл дає право відправитися машиністу допоміжного локомотива на перегін для надання допомоги при заборонному показанні вихідного світлофора та обов'язковому підтвердженні черговим по станції правильності приготування маршруту відправлення.

При відправленні допоміжного локомотива по неправильній колії і наявності переїздів на шляху його прямування, черговий по станції, крім дозволу форми ДУ-64, видає машиністу

допоміжного локомотива попередження форми ДУ-61 із зазначенням швидкості руху, у т.ч. через переїзд.

### **5.6 Порядок дій працівників господарства перевезень при наданні допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, локомотивом поїзда, що прямує позаду**

На дільницях, обладнаних автоблокуванням і поїзним радіозв'язком, за умов хорошої видимості для надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, можна використовувати:

- поодинокий локомотив, що прямує перегonom услід за поїздом, що зупинився;
- локомотив, відчеплений від состава вантажного поїзда, який прямує по перегону за поїздом, що зупинився;
- вантажний поїзд, що прямує позаду поїзда, що зупинився, без відчеплення від нього ведучого локомотива.

Той чи інший спосіб надання допомоги здійснюється на підставі реєстрованого наказу поїзного диспетчера, який передається машиністам обох локомотивів після всебічної оцінки ним обставин, що склалися.

Забороняється для надання допомоги відчіпляти локомотив від людського поїзда та поїзда, в якому є небезпечні вантажі класу 1 (вибухові матеріали). Такі поїзди не можна також використовувати для надання допомоги без відчеплення локомотива від состава.

Коли допомога надається поодиноким локомотивом, який прямує перегonom слідом за поїздом, що зупинився, наказ передається за формою:

"Машиністу локомотива поїзда № XXX. Надайте допомогу поїзду № MMM, що зупинився попереду на YYY км, пк J. Черговий по станції А (прізвище)".

При наданні допомоги поодиноким локомотивом, який відчіплюється від состава поїзда, що йде позаду, наказ передається за формою:

"Машиністу поїзда № XXX. Закріпіть состав поїзда, відчепіться від нього і надайте допомогу поїзду № MMM, що зупинився попереду на YYY км, пк J. Черговий по станції А (прізвище)".

До передачі такого наказу поїзний диспетчер зобов'язаний переконатися у тому, що состав поїзда, від якого потрібно відчепити локомотив, розташований на сприятливому профілі, його можна закріпити від самовільного виходу гальмовими башмаками і ручними гальмами у порядку, передбаченому у пункті Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України:

*"Відчіплювати локомотив від состава дозволяється лише після закріплення вагонів від виходу укладанням під колеса вагонів гальмових башмаків та приведення в дію ручних гальм. Перед відчепленням локомотива від состава повинні бути приведені в дію також і автогальма вагонів, що залишаються (повним відкриттям кінцевого крана). Якщо за умовами профілю колії, на якій стоїть состав поїзда, що зупинився, наявних засобів для закріплення вагонів недостатньо, відчіплювати локомотив від состава забороняється".*

Машиністу локомотива забороняється відчіплювати локомотив від состава поїзда без закріплення вагонів від самовільного виходу.

Надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, поїздом, що прямує позаду, без відчеплення від нього ведучого локомотива здійснюється у виняткових випадках, лише на дільницях, що встановлюються начальником залізниці, та за умови, що вага та довжина поїзда, що використовується для надання допомоги, не перевищує встановлених норм. Водночас з установами дільниць та перегонів, де такий спосіб надання допомоги дозволяється застосовувати, начальником залізниці повинен бути визначений порядок дій працівників (поїзних диспетчерів, машиністів поїзних локомотивів, чергових по станціях та інших) при виконанні вказаної операції.

Надання допомоги для з'єднання частин состава вантажного поїзда, який розчепився на перегоні, здійснюється у випадках, передбачених у Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України тільки на прохання машиніста состава, в якому трапилося роз'єднання.

*"Забороняється з'єднувати частини поїзда на перегоні:*

*а) під час туману, заметілі та інших несприятливих умов, коли сигнали важко помітити;*

*б) якщо частина, що відчепилася, знаходиться на уклоні, крутішому за 0,0025, та від поштовху при з'єднуванні може відійти у бік, зворотний напрямку руху поїзда.*

*У виняткових випадках для з'єднання з частиною состава, що відчепилася, може бути використаний локомотив поїзда, що йде позаду.*

*Допомога може бути надана поодиноким локомотивом, що прямує за поїздом, що розчепився, або вантажним поїздом, що прямує за ним, без відчеплення від нього ведучого локомотива.*

*Наказ диспетчера про надання допомоги передається у цих випадках за формою:*

*"Машиністу локомотива поїзда № ХХХ. З'єднайтеся із хвостовими вагонами, що відчепилися від поїзда № МММ, що зупинився попереду, та надайте допомогу при з'єднанні цих вагонів з головною частиною состава. Поїзний диспетчер (прізвище)".*

*Незалежно від того, здійснюється допомога поодиноким локомотивом або локомотивом разом із составом поїзда, що йде позаду, повинно здійснюватися зчеплення локомотива, який надає допомогу, з останнім вагоном частини поїзда, що відчепилася. Подальші дії виконуються за вказівкою машиніста локомотива першого поїзда, при цьому, у залежності від відстані між вагонами, що розчепилися, кількості вагонів у головній і частині состава, що відчепилася, профілю колії тощо з'єднання може здійснюватися або шляхом осадження головної частини першого поїзда, або шляхом насунання вагонів, що відчепилися, до з'єднання їх з головною частиною першого поїзда. Після з'єднання розщеплених частин помічник машиніста другого поїзда відчіплює локомотив від останнього вагона і обидва поїзди продовжують рух самостійно, керуючись сигналами автоблокування.*

*Машиніст локомотива першого поїзда зобов'язаний:*

*через помічника машиніста перевірити стан состава та зчепних приладів у вагонів, що роз'єдналися, та при їх справності зчепити состав поїзда. Осаджувати частини состава, що роз'єдналися, для зчеплення треба з особливою обережністю, аби при стівударі вагонів швидкість не перевищувала 3 км/год.;*

*пошкоджені гальмові рукава замінити запасними або знятими з хвостового вагона і біля переднього бруса локомотива.*

*В усіх випадках, коли операції щодо з'єднання частин состава, що роз'єдналися, не можуть бути виконані протягом 20 та більше хвилин, машиніст локомотива зобов'язаний ужити заходів для того, щоб частина состава, що залишилася без локомотива, була закріплена гальмовими базмаками та ручними гальмами.*

*Якщо частина состава, що залишилася без локомотива, знаходиться на спуску, протилежному руху, то вона закріплюється негайно.*

*Після зчеплення частин, що роз'єдналися, помічник машиніста за номером кінцевого вагона та наявністю на ньому поїзного сигналу повинен переконатися у цілості состава. Перед відновленням руху повинні бути вилучені гальмові базмики з-під вагонів, відпущені ручні гальма та проведене скорочене випробування гальм."*

*Наказ диспетчера про надання допомоги передається у цих випадках за формою: "Машиністу локомотива поїзда N \_\_\_. З'єднайтеся із хвостовими вагонами, що відчепилися від поїзда № \_\_\_, що зупинився попереду, та надайте допомогу під час з'єднання цих вагонів з головною частиною состава. ДНЦ (прізвище)".*

При зупинці на перегоні, обладнаному автоблокуванням, поодинокого локомотива або дрезини незнімного типу, коли їхній подальший самостійний рух неможливий, виведення їх з перегону до найближчої станції може бути здійснене поїздом, що йде позаду, без відчіплювання локомотива від состава цього поїзда. Це здійснюється також за наказом поїзного диспетчера, який передається машиністам обох локомотивів та черговому по станції, розташованій попереду. У цьому випадку здійснюється зчеплення локомотива (дрезини), що зупинився, з локомотивом поїзда, що йде позаду. Швидкість подальшого прямування до найближчої станції не повинна перевищувати 25 км/год.

Можливість застосування такого порядку на дільницях установлюється начальником залізниці залежно від плану та профілю колії.

Якщо вантажний поїзд, що прямував по перегону, обладнаному автоблокуванням, зупинився на підйомі і для можливості подальшого руху його необхідно осадити на більш пологий профіль, це може бути здійснене тільки за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, що передається машиністу локомотива та черговому по станції, що знаходиться позаду, при вільності від поїздів дільниці колії від хвоста поїзда до цієї станції:

"Машиністу поїзда № XXX. Дозволяю осадити состав на більш пологий профіль, дільниця колії до вхідного світлофора (сигнального знака "Межа станції") станції А вільна від поїздів. Поїзний диспетчер (прізвище)".

Черговому по станції, який отримав такий наказ, забороняється відправляти поїзди на перегін аж до вказівки поїзного диспетчера, яка передається після повідомлення машиніста про відновлення руху поїздів уперед.

Під час вимушеної зупинки моторвагонного поїзда на перегоні та коли його подальший самостійний рух неможливий, дозволяється причіплювати до нього моторвагонний поїзд, що йде позаду, для виведення з перегону до першої попутної станції здвоєним составом. Автогальма обох поїздів повинні бути включені у спільну магістраль.

З'єднання составів здійснюється за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, який передається машиністам обох поїздів (з використанням для цієї мети всіх наявних засобів зв'язку) за формою:

"Машиністи поїздів № XXX і № MMM. З'єднайте поїзди та здвоєним составом прямуйте до станції А. Поїзний диспетчер (прізвище)".

Порядок дії працівників господарства перевезень та локомотивних бригад обох поїздів при з'єднанні та прямуванні здвоєними составами встановлюється начальником залізниці відповідно до місцевих умов.

### **5.7 Порядок дій працівників у випадках раптового пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання**

У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні через відсутність напруги, пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання черговий по станції, отримавши повідомлення машиніста поїзда, повинен відповісти машиністу, доповісти поїзному диспетчеру та енергодиспетчеру, терміново припинити відправлення поїздів на перегін, а також попередити чергового по сусідній станції про припинення відправлення зустрічних поїздів та через машиніста локомотива поїзда, що зупинився на перегоні, з'ясувати причини випадку і можливість подальшого руху поїзда.

Поїзний диспетчер повинен терміново викликати через радіозв'язок машиністів поїздів, що прямують услід, і додатково повідомити про зупинку поїзда на перегоні, подальші дії з відновлення руху поїзда виконувати спільно (узгоджувати) з енергодиспетчером. Енергодиспетчер приймає рішення щодо виїзду на місце пошкодження працівників району контактної мережі.

Якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин, машиніст локомотива додатково сповіщає через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи, які потрібно вжити з ліквідації перешкод для руху. Після цього самостійно вживає заходів щодо їх усунення, а в необхідних випадках забезпечує огороження поїзда та суміжної колії порядком, установленим Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

Першим поїздом услід тому, який виявив пошкодження, або з поїздом, що повинен прямувати по сусідній колії, черговий по станції відправляє на перегін, з якого отримане повідомлення про пошкодження контактної мережі, працівників району контактної мережі з видачею попередження про порядок прямування. У цьому попередженні зазначається місце зупинки (кілометр, пікет) для висадки працівників району контактної мережі. Подальше прямування поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд.

Машиністи поїздів, що рухаються вслід за першим поїздом, відправленим на перегін у супроводі працівників району контактної мережі, отримавши повідомлення про пошкодження контактної мережі, затримуються на станції до отримання від працівників району контактної мережі повідомлення про наступний порядок проходження поїздами небезпечного місця.

При необхідності виклику відбудовних засобів для усунення пошкодження на електрифікованих дільницях першим до місця пошкодження направляється спеціальний рухомий склад району контактної мережі для відключення і заземлення контактної мережі.

У разі виявлення несправностей контактної мережі (провисання проводів, пошкодження ізоляторів, нахил фіксатора, обривання струни, нахил опори і т. і.), які не входять у габарит рухомого складу, працівники дистанції електропостачання, які виявили несправність, повинні огородити цю дільницю і подавати сигнал "Опустити струмоприймач" машиністам електрорухомого складу відповідно до вимог пункту 5.20 Інструкції з сигналізації на залізницях України.

Місце виявлення несправності контактної мережі (обрив проводу, падіння фіксатора, консолі, опори і т. і.) з порушенням габариту рухомого складу необхідно огородити, як раптово виниклу перешкоду, відповідно до вимог Інструкції з сигналізації на залізницях України.

У випадках виявлення несправностей на лініях електропостачання (обрив проводу, нахил опори, загоряння пристроїв і т. і.) огорожується місце перешкоди відповідно до вимог Інструкції з сигналізації на залізницях України.

В усіх випадках виявлення несправностей на лініях електропостачання, контактній мережі необхідно повідомити про те, що сталося, енергодиспетчера, поїзного диспетчера, чергового по станції, машиністів поїздів, що прямують станцією чи перегonom, зазначивши колію, кілометр, пікет, номер опори, характер пошкодження, ужиті заходи.

Працівник, який виявив пошкодження (окрім локомотивних бригад), зобов'язаний залишатися на місці, забезпечувати огороження місця перешкоди до прибуття відбудовної бригади району електропостачання або контактної мережі.

## **5.9 Порядок дій працівників у разі виявлення загрози безпеці руху поїздів**

Чергові по станції, чергові стрілочних постів, оператори постів централізації, сигналісти при зустрічі, провадженні і пропуску локомотивів і составів вантажних та пасажирських поїздів повинні бути уважні та пильні, щоб не пропустити технічну або комерційну несправність у вагонах та локомотивах поїздів, що проходять через станцію, яка може створити загрозу для життя та здоров'я людей, безпеки руху та забруднення навколишнього природного середовища.

Зазначені вище та інші працівники, які виявили несправність у поїзді або отримали повідомлення про це, повинні терміново зупинити поїзд усіма наявними засобами.

До несправностей вагонів (кріплення вантажів), які потребують термінової зупинки поїзда всіма наявними засобами відноситься:

- заклинення колісної пари;
- наявність повзуна (наявність ударів колеса об рейку);
- горіння букс;
- обрив дверей критого вагона, бортів платформ або торцевих дверей напіввагонів;
- обрив або роз'єднання гальмівних тяг, запобіжних пристроїв і триангеля, опускання розчіпного важеля;
- руйнування роликової букси;
- відкриття або обрив кришки люка і зрушення візка вагона з вузла п'ятник-підп'ятник;
- злам надресорної балки і боковини візка;
- порушення кріплення вантажів ;
- розвалювання вантажу і розширення кузова;



- витікання наливних вантажів або забруднення навколишнього природного середовища;
- наявність навару більше 2 мм;
- злам диску колеса;
- схід колісної пари з рейки
- злам частин локомотива, вагонів та інші несправності, які створюють загрозу безпеці руху поїздів.

Черговий по станції (поїзний диспетчер) терміново через радіозв'язок, а в разі не проходження виклику - закриттям вхідного, маршрутного або вихідного світлофора, доповіддю поїзному диспетчеру, повідомленням черговому по переїзду і черговому по сусідній станції, дає вказівку машиністу поїзда про його зупинку для огляду несправного рухомого складу та усунення несправності.

Машиніст поїзда, отримавши повідомлення про несправності у поїзді, терміново зупиняє поїзд, направляє помічника машиніста для огляду поїзда, а в разі його стажу роботи менше 6 місяців – оглядає сам, та приймає рішення про порядок подальшого його руху і машиніст повідомляє про це поїзному диспетчеру або черговому по станції (з якою швидкістю можливий прийом на станцію по стрілочних переводах, на пряму або бокову колію та інше).

Після доповіді машиніста про особливості виявленої несправності поїзний диспетчер спільно з черговими по станції та машиністом повинні вирішити питання про подальший рух поїзда.

При виявленні за допомогою апаратури ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б, КТСМ тощо несправних вагонів у поїзді чергові по станції повинні, при необхідності, закрити вихідний сигнал, повідомити машиніста про наявність несправних вагонів, вид несправності і майбутню зупинку поїзда а також записати в Журнал руху поїздів форми ДУ-3 (ДУ-2) номер несправного вагона і вид несправності.

Машиніст повинен зупинити поїзд і доповісти черговому по станції про зупинку згідно з регламентом, викликати начальника пасажирського поїзда.

Оглядачі вагонів після зупинки поїзда за показаннями пристроїв контролю, здійснюють огляд несправних вагонів і їх ремонт. При необхідності - повідомляють черговому по станції про відчеплення несправних вагонів.

При відсутності на станції оглядача вагонів або інших працівників, на яких наказом начальника залізниці покладено виконання обов'язків оглядача вагонів, машиніст направляє помічника машиніста для огляду нагрітої букси, попереджуючи його про дотримання вимог особистої безпеки. У разі виявлення нагрітої букси машиніст поїзда спільно з черговим по станції і поїзним диспетчером вирішують питання про подальше прямування поїзда або відчеплення вагона.

Відправлення поїздів, які були зупинені за показаннями пристроїв контролю, проводиться черговим по станції після доповіді оглядача вагонів або машиніста поїзда про проведення ремонту вагона і можливість подальшого руху поїзда.

## **6 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ**

### **6.2 Порядок взаємодій працівників у випадку виведення пасажирського поїзда з перегону з несправними хвостовими сигналами**

У разі виявлення черговим по переїзду, що вогні хвостових сигналів у пасажирському поїзді не горять, він повідомляє про це чергового по станції, що обмежує перегін, по телефону та, при можливості, машиніста поїзда по радіозв'язку. Черговий по станції при виявленні (або при отриманні повідомлення від працівників суміжних служб), що хвостові сигнали у пасажирському поїзді не горять, повідомляє машиніста поїзда та поїзного диспетчера. Машиніст, отримавши інформацію про це від чергового по станції (переїзду), повідомляє начальнику поїзда.

При виявленні непрацюючих хвостових сигналів у вагоні пасажирського поїзда та неможливості усунення несправності, провідник хвостового вагона повинен негайно сповістити начальника поїзда і поїзного електромеханіка.

Уразі неможливості відновити роботу хвостових сигналів на місці начальник поїзда по радіозв'язку сповіщає локомотивну бригаду.

Начальник поїзда призначає провідника, який у тамбурі вагона з несправними хвостовими сигналами сигналізує червоним світлом переносного ліхтаря (через скло перехідних дверей).

Машиніст локомотива негайно по радіозв'язку повідомляє машиністів усіх поїздів, що прямують по перегону у парному та непарному напрямках, чергових по станціях, що обмежують перегін, поїзного диспетчера із зазначенням часу та місця виходу з ладу хвостових сигналів у поїзді.

Якщо відновити роботу хвостових сигналів не вдалося, поїзний диспетчер після узгодження із черговим по дирекції залізничних перевезень на першій дільничній станції, де є можливість переформування состава, організовує переставляння вагона зі справними хвостовими сигналами в хвіст поїзда.

## **7 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ВАГОННОМУ ГОСПОДАРСТВІ**

### **7.1 Порядок дій при пошкодженні планки нижнього габариту на переїзді**

При виявленні черговим по переїзду пошкодженої планки нижнього габариту обладнанням рухомого складу, він зобов'язаний негайно по радіозв'язку повідомити чергового по станції та, при можливості, - локомотивну бригаду про необхідність зупинки у зв'язку з несправністю у поїзді, дотримуючись регламенту переговорів, із наступним записом у Журналі прийому та здачі чергувань форми ПУ-67 із зазначенням часу та колії (парна, непарна), а також у журнал обліку несправностей, виявлених у поїздах що рухаються. Якщо планка збита чи пошкоджена внаслідок випадіння валика підйомника, незакріпленим з'єднувальним рукавом хвостового вагона чи опускання скоби пристрою рівномірного зносу гальмівних колодок, поїзд необхідно зупинити для огляду на станції.

Машиніст поїзда, після отримання інформації від чергового по переїзду про пошкодження планки нижнього габариту, зобов'язаний негайно вжити заходів для зупинки поїзда, передати інформацію машиністам та черговим по станціях, що обмежують перегін, начальнику поїзда про зупинку, після чого оглянути рухомий склад.

При зупинці поїзда на станції чи перегоні, рухомий склад оглядається локомотивною бригадою. В разі необхідності для огляду рухомого складу залучаються працівники вагонного господарства.

## **7.2 Порядок дій при виявленні повзуна (вибоїни), наварів на поверхні кочення колеса у вагонів, локомотивів, моторвагонного і спеціального рухомого складу**

Працівники, які виявили ознаки наявності повзуна або отримали повідомлення про це, повинні терміново вжити заходів щодо зупинки цього рухомого складу та всіма можливими засобами повідомити про це локомотивну бригаду, чергового по станції, поїзного диспетчера.

Черговий по станції (при диспетчерській централізації - поїзний диспетчер) терміново по радіозв'язку (у разі не проходження виклику - закриттям вхідного, маршрутного або вихідного світлофорів) надає вказівку локомотивній бригаді на зупинку, огляд несправного рухомого складу і визначення можливості та умов подальшого руху та доповідає про це поїзному диспетчеру. В разі необхідності інформує працівників вагонного та колійного господарства, чергового по сусідній станції.

Машиніст поїзда, отримавши відповідне повідомлення про можливу наявність повзуна, терміново зупиняє рухомий склад. Поїзд оглядає помічник машиніста або в разі стажу його роботи менше 6 місяців (за наявності - із працівником вагонного господарства, пасажирського господарства, начальником поїзда чи працівником, який навчений виконанню обов'язків оглядача вагонів) і в залежності від глибини повзуна (вибоїни) діють згідно з вимогами п.10.3(г) Правил технічної експлуатації залізниць України і особисто або через чергового по станції повідомляють поїзному диспетчеру інформацію про номер вагона, глибину повзуна та швидкість, з якою можливий подальший рух до найближчої станції.

Зазначену інформацію машиніст поїзда записує в журнал технічного стану локомотива форми ТУ-152 із зазначенням прізвища чергового по станції та поїзного диспетчера, які прийняли цю інформацію, а черговий по станції та поїзний диспетчер, відповідно, у журналі руху поїздів та на графіку виконаного руху поїздів із зазначенням прізвища машиніста поїзда.

## **8 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ЛОКОМОТИВНОМУ ГОСПОДАРСТВІ**

### **8.1 Порядок дій при сході рухомого складу на перегоні з порушенням габариту на суміжних коліях**

Після зупинки поїзда з причини сходу рухомого складу з виходом за габарит це місце повинно бути огорожене згідно Інструкції з сигналізації на залізницях України. По радіозв'язку машиніст зобов'язаний повідомити про схід. Одночасно ввімкнути буферні ліхтарі червоного кольору, а помічник машиніста - огородити місце сходу.

При обслуговуванні локомотива одним машиністом спочатку передається повідомлення про схід по радіозв'язку і, після отримання відповіді, виконується огороження місця сходу.

Повідомлення передається машиністам зустрічних та попутних поїздів, черговим по станціях, які обмежують перегін, поїзному диспетчеру до отримання відповіді. Особливу увагу необхідно звернути на відповідь машиніста поїзда, який прямує по сусідній колії, потім машиніста поїзда, який прямує позаду. Усі машиністи поїздів, які знаходяться в зоні дії радіозв'язку, почувши повідомлення, розпочате словами "Увага! Увага! Слухайте всі!", зобов'язані уважно його вислухати та вжити заходів до безпечного прямування свого поїзда, тобто зменшити швидкість та зупинитись не менше, ніж за одну блок-дільницю до поїзда, що зупинився.

Машиніст поїзда, у складі якого стався схід, при появі зустрічного поїзда викликає його локомотивну бригаду по радіозв'язку та повідомляє про небезпеку, одночасно даючи сигнал миготливими вогнями прожектора до отримання відповіді аналогічним сигналом, а також подає сигнал загальної тривоги.

Машиніст зустрічного поїзда, помітивши миготливий сигнал прожектора або почувши повідомлення по радіозв'язку, уживає заходів щодо зупинки свого поїзда з таким розрахунком, щоб не проминути локомотив поїзда, який зупинився, подає сигнал прожектором у відповідь, подальші дії узгоджує з машиністом поїзда, що зупинився та поїзним диспетчером.

Чергові по станціях, які обмежують перегін, машиністи поїздів, які знаходяться на даному перегоні повинні відповісти машиністу, який доповів про схід, та негайно доповісти про те, що сталося, поїзному диспетчеру.

Поїзний диспетчер негайно викликає машиністів поїздів, що прямують позаду та машиніста поїзда, що прямує по сусідній колії і додатково повідомляє про зупинку поїзда внаслідок сходу рухомого складу, а також закриває перегін для руху до визначення можливості пропуску поїздів.

При одночасному знеструмленні контактної мережі та падінні тиску в гальмівній магістралі машиніст зобов'язаний зупинити поїзд екстремим гальмуванням, негайно повідомити про це по радіозв'язку, направити помічника машиніста для огляду рухомого складу та виявлення причини, попередивши його про дотримання правил особистої безпеки.

В усіх випадках локомотивна бригада повинна закріпити гальмовими башмаками та ручними гальмами вагонів частину поїзда, яка залишилася за вагонами, що зійшли, або за вагонами, які розосереджені у випадку пожежі в поїзді згідно встановленого порядку. Частина пасажирського поїзда закріплюється за вимогою машиніста провідниками вагонів ручними гальмами всіх вагонів.

## **8.2 Порядок дій при виявленні повторного передаварійного або аварійного рівнів нагрівання букси в поїзді**

При прослідкуванні напільних пристроїв приладів виявлення нагрітих букс (ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б, КТСМ) члени локомотивної бригади зобов'язані надавати один одному інформацію за формою:

"Увага! В'їжджаємо в зону контролю букс".

У разі отримання сигналу приладу ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б, КТСМ про аварійний нагрів букси у поїзді черговий по станції негайно викликає машиніста по радіозв'язку, встановленим регламентом переговорів сповіщає про це машиніста та вживає заходів для зупинки поїзда на станції.

Отримавши таке повідомлення машиніст повинен зменшити швидкість руху поїзда, застосувавши службове гальмування.

*За сигналом "Тривога 1" вжити заходів до плавного зниження швидкості до 20 км/год службовим гальмуванням, прямувати з особливою пильністю, спостерігаючи за составом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати поїздом вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год, зупинити состав поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора.*

*За сигналом "Тривога 2" повідомити чергового по станції (поїзного диспетчера) про отримання інформації від мовного інформатора (якщо до цього часу не було отримане повідомлення по радіозв'язку від чергового по станції), плавно зупинити поїзд службовим гальмуванням на перегоні, проїхавши хвостовою частиною польові пристрої засобів контролю зі швидкістю не нижче 10 км/год, повідомити про зупинку поїзда машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні.*

При цьому локомотивна бригада повинна вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися в разі виявлення порушень у русі поїзда або самовільного падіння тиску в гальмівній магістралі.

Після отримання такої команди машиніст зобов'язаний зупинити поїзд та доповісти черговому по станції про зупинення поїзда. Під час прослідування поїзда, в якому виявлено перегріту буксу, локомотивна бригада зустрічного поїзда, що зупинилася для його пропуску, повинна з особливою пильністю оглядати стан рухомого складу і при виявленні відхилень від нормальної роботи ходових частин негайно сповістити про це машиніста.

Черговому по станції, до якої рухається поїзд із перегрітою буксою, до його прибуття і зупинки забороняється відправляти поїзди зустрічного напрямку.

При виявленні перегрітої букси або інших несправностей в зустрічному поїзді машиніст, який виявив нагрів або іншу несправність, зобов'язаний повідомити про це машиністу зустрічного поїзда по радіозв'язку.

Машиніст поїзда, в якому виявлена несправність, повинен зупинити поїзд, застосувавши ступінь службового гальмування, повідомити про це по радіозв'язку машиністам поїздів, що рухаються услід та зустрічним, черговим по станціях, що обмежують перегін. Після цього направити помічника машиніста для огляду поїзда, попередньо проінструктувавши його про безпеку з боку поїздів по суміжній колії та обережність при огляді перегрітої букси.

Повідомлення машиніст повинен передавати до тих пір, поки не отримає відповіді від машиністів поїзда зустрічного напрямку, поїзда, що прямує позаду, та чергових по станціях, що обмежують перегін.

Таким же чином машиніст повинен діяти при отриманні повідомлення про перегрів букси від чергових по переїздах, інших працівників залізниці.

Чергові по станціях після отримання повідомлення про зупинку поїзда на перегоні доповідають про зупинку та її причини поїзному диспетчеру.

Після огляду поїзда помічником машиніста або, у разі стажу його роботи менше 6 місяців - машиністом, визначення можливості або неможливості відновити рух машиніст зобов'язаний докладно доповісти про всі обставини через чергового по станції поїзному диспетчеру.

**Машиніст поїзда, при виявленні у поїзді за допомогою засобів контролю несправного рухомого складу, керуючись показанням сигнального світлового показника наявності несправних рухомих одиниць у поїзді, інформацією мовного інформатора або переданою йому вказівкою по радіозв'язку від чергового по станції (поїзного диспетчера) та показаннями вихідного (або вхідного) світлофора станції про можливість прямування поїзда на станцію (або необхідності негайної зупинки його на перегоні), зобов'язаний:**

- за сигналом "Тривога 1" ужити заходів до плавного зниження швидкості до 20 км/год службовим гальмуванням, прямувати з особливою пильністю, спостерігаючи за составом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати поїздом вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год, зупинити состав поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора;
- за сигналом "Тривога 2":
  - повідомити чергового по станції (поїзного диспетчера) про отримання інформації від мовного інформатора (якщо до цього часу не було отримане повідомлення по радіозв'язку від чергового по станції), плавно зупинити поїзд службовим гальмуванням на перегоні, проїхавши хвостовою частиною польові пристрої засобів контролю зі швидкістю не нижче 10 км/год, повідомити про зупинку поїзда машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні;
  - оглянути несправні вагони (локомотиви):
    - 1) після уточнювання інформації машиніст зобов'язаний, знаючи порядковий номер вагона, з урахуванням кількості секцій локомотивів незалежно від їх режиму (в гарячому чи холодному стані), по натурному листу визначити його інвентарний номер і направити помічника машиніста для огляду зареєстрованого вагона (вагонів). Огляд повинен проводитися не пізніше 15 хвилин після зупинки поїзда. Кожна секція локомотива вважається як одна одиниця рухомого складу;
    - 2) помічник машиніста проводить візуальний огляд буксових вузлів зареєстрованого вагона з обов'язковим одночасним доторканням тильною стороною долоні (контактним або безконтактним термометром при його наявності) передньої та задньої частин корпусів букс у верхній площині, а також оглядових кришок. Ступінь нагріву конкретної зареєстрованої букси оцінює в порівнянні з температурою корпусів інших букс цього ж вагона (або сусіднього). При контролі нагріву букс, помічник машиніста одночасно перевіряє на дотик тильною стороною долоні температуру нагріву дисків коліс і проводить візуальний огляд поверхні кочення коліс з метою виявлення повзунів, наварів, кольорів мінливості колісних пар через їх загальмованість (при несправностях автогальмового обладнання вагонів), шків привода генератора пасажирського вагона;

- 3) під час проведення контрольного огляду стану буксового вузла помічник машиніста зобов'язаний звернути особливу увагу на: наявність "свіжого" викиду мастила на диск, обід, ступицю колеса, деталі гальмової важільної передачі; стан оглядової та кріпильної кришок (наявність окалини, здіблювання фарби, наявність кольорів мінливості, деформації, потертостей, пробоїн оглядової кришки, щільність прилягання оглядової кришки до кріпильної, кріпильної - до корпусу букси); наявність болтів кріплення оглядової і кріпильної кришок, їх можливість відкручування та послаблення; свіжі патьоки мастила в нижній частині корпусу букси, наявність запаху розігрітого мастила. Для виявлення причин нагріву обов'язково відкривати оглядову кришку буксового вузла (вузлів) для визначення стану мастила, торцевого кріплення; зміщення (сповзання) корпусу букси відносно лабіринтового кільця або в порівнянні з сусідньою буксою; перекіс букси, розворот її в буксовому прорізі бокової рами візка, перекіс бокової рами; у зимовий час - на розтоплення снігу на корпусі букси (на відміну від інших букс);
- 4) якщо в результаті огляду встановлено, що у показаного засобами контролю вагона відсутні несправності букс та гальмового обладнання, повинні бути оглянуті по два суміжні вагони в кожену сторону від зафіксованого;
- 5) при відсутності несправностей букс, а також загальмованих колісних пар в оглянутих п'яти вагонах та при наявності інформації про збій засобів контролю у підрахунку вагонів цього поїзда виконується огляд усіх вагонів з вказаної сторони поїзда;

- якщо нагрів корпусу букси, зафіксований системою контролю відрізняється від нагріву інших корпусів букс (особливо при наявності додаткових ознак, які наведені вище), показання вважаються підтвердженими і вагон підлягає відчепленню;
- після закінчення виконаної роботи машиніст поїзда зобов'язаний доповісти черговому по станції (поїзному диспетчеру) про стан перевірених вагонів та виконаної роботи, повідомити при цьому номери оглянутих вагонів і дати висновок про можливість подальшого руху на станцію або необхідність виклику до поїзда оглядачів вагонів (при наявності їх на станції прибуття поїзда) чи про необхідність отримання консультації від оглядачів вагонів ПТО щодо можливості подальшого прямування в складі поїзда несправного вагона.

У випадку зупинки пасажирського поїзда, машиніст зобов'язаний сповістити про це начальника поїзда і разом з ним оглянути несправні вагони. У залежності від стану вузлів вагонів начальник поїзда спільно з машиністом приймає рішення про можливість їх прямування з поїздом, про що машиніст доповідає черговому по станції (поїзному диспетчеру).

При прийнятті рішення про можливість прямування несправної рухомої одиниці з поїздом на станцію, машиніст поїзда повинен вести поїзд зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю, спостерігаючи за составом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше

*15 км/год, зупинити состав поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора.*

*У випадку зупинки поїзда за показаннями засобів контролю на перегоні, якщо після огляду рухомого складу була встановлена несправність рухомого складу, при якій локомотивна бригада не змогла прийняти рішення про прямування поїзда на станцію, черговий по станції (поїзний диспетчер) викликає на перегін працівників вагонного господарства, які вживають заходи щодо подальшого прямування поїзда на станцію.*

У разі, коли оглядом складу поїзда помічник машиніста не виявив перегріту буксу, він повинен оглянути рухомий склад на наявність інших несправностей, які могли викликати спрацювання пристроїв виявлення перегріву букс. Під час огляду необхідно пам'ятати, що причинами нагріву ходових частин можуть бути тертя колісних пар об кузов вагона в разі зміщення візка, заклинювання колісної пари, невідпущені гальма, биття по колії деталей гальмівної передачі або інших деталей вагона внаслідок їх руйнування, ослаблення ременів приводу генератора.

У разі, коли й ці несправності не були виявлені, поїзд повинен бути оглянутий під час руху зі швидкістю не більше 40 км/год. працівниками станцій, постів безпеки, черговими по переїздах. При зупинці поїзда через повторне виявлення несправності забороняється відновлювати рух до виявлення та усунення несправності.

#### **8.4 Порядок дій при виведенні поїзда з перегону з пошкодженою гальмівною магістраллю**

При зупинці поїзда з причини падіння тиску в гальмівній магістралі машиніст повинен негайно по радіозв'язку встановленим регламентом повідомити про це машиністів поїздів та чергових по станціях, що обмежують перегін, начальника поїзда. Після цього направити помічника машиніста для з'ясування та усунення причин падіння тиску, попередньо проінструктувавши його про можливу небезпеку при прямуванні поїзда по суміжній колії.

До отримання інформації про несправність і визначення виводу поїзда з перегону, поїзний диспетчер повинен закрити перегін для руху до з'ясування можливості пропускання поїздів.

Чергові по суміжних станціях, що обмежують перегін, припиняють відправлення поїздів на цей перегін.

У випадках, коли при зупинці поїзда внаслідок падіння тиску в гальмівній магістралі, виявлено пошкодження, яке не може бути усунено самостійно, а у хвостовій групі вагонів, яка знаходиться за місцем пошкодження, гальма вимкнені, машиніст поїзда зобов'язаний заявити вимогу допоміжного локомотива з хвоста поїзда. Поїзний диспетчер зобов'язаний організувати виведення такого поїзда з перегону за допомогою допоміжного локомотива в хвості поїзда. При цьому, машиніст допоміжного локомотива зобов'язаний задіяти гальма хвостової частини поїзда від свого локомотива, а на шляху прямування виконувати команди машиніста головного локомотива щодо ведення поїзда. Швидкість виведення пасажирського поїзда з допоміжним локомотивом – не більше 15 км/год., вантажного поїзда – не більше 25 км/год.



При очікуванні допоміжного локомотива машиніст зобов'язаний закріпити частину поїзда з непрацюючими гальмами гальмівними башмаками та ручними гальмами вагонів установленим порядком.

Закріплення пасажирського поїзда виконується провідниками вагонів за вимогою машиніста. У дію приводяться ручні гальма всіх вагонів з непрацюючими автоматичними гальмами.

Якщо причиною спрацювання автогальм є роз'єднання або обрив гальмових рукавів, несправність повітродозподільника, обрив гальмової мережі, трубок або інші пошкодження гальмової мережі, які можливо усунути на місці, локомотивна бригада (у пасажирському поїзді - разом із начальником поїзда та поїзним електромеханіком) повинна вжити заходів щодо усунення несправності та відновлення цілісності гальмової мережі у поїзді.

Перед відновленням руху поїзда повинно бути проведене скорочене випробування автогальм (у пасажирському поїзді - із залученням начальника поїзда та провідника хвостового вагона) із відміткою у довідці форми ВУ-45. Після цього помічник машиніста вилучає гальмові башмаки з-під вагонів (у пасажирському поїзді начальник поїзда забезпечує відпускання ручних гальм вагонів).

## **8.5 Порядок дій при розриві та саморозчепленні автозчепів**

При виявленні помічником машиніста розриву автозчепу вагона у вантажному поїзді машиніст зобов'язаний закріпити хвостову частину поїзда встановленим порядком. У випадку, коли силами локомотивної бригади неможливо ліквідувати несправність, хвостова частина поїзда, в якому виявлено розрив автозчепу, повинна бути відправлена допоміжним локомотивом до станції відправлення допоміжного локомотива.

У разі, коли на перегоні за поїздом, в якому стався розрив автозчепу, знаходяться інші поїзди, установлюється наступний порядок дій:

- якщо за поїздом, в якому виявлено розрив автозчепу, знаходиться вантажний поїзд, а кількість вагонів, які повинні бути виведені з перегону допоміжним локомотивом, не перевищує десяти, – перегін звільняється шляхом об'єднання поїзда, що зупинився позаду з групою вагонів, що залишилися після розриву, з наступним рухом вагонів відчепленої частини вперед. Для цього машиністу надається наказ поїзного диспетчера, швидкість руху не повинна перевищувати 5 км/год. Перед наданням наказу поїзний диспетчер повинен упевнитися, що головна частина поїзда, в якому сталося саморозчеплення чи обрив автозчепу, прибула на станцію та черговий по станції, що знаходиться попереду, повністю приготував маршрут прийому поїзда, і сповістити про це машиніста. На першому за напрямком руху вагоні повинен знаходитися працівник локомотивної бригади або інший працівник залізниці за вимогою машиніста. При цьому повинна бути забезпечена видимість ручних сигналів. Головна частина поїзда виводиться встановленим порядком за сигналами автоблокування;
- якщо кількість вагонів, які повинні бути виведені з перегону, більше 10 та в усіх інших випадках перегін звільняється від поїздів, відправлених услід за поїздом, в якому стався розрив автозчепу і виведення залишеної на перегоні частини поїзду здійснюється допоміжним локомотивом.

При зупинці поїзда внаслідок саморозчеплення вагонів локомотивна бригада повинна діяти також згідно вимог п.п. 7.9., 7.10 Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України.

### **8.6 Порядок взаємодії працівників у випадку, якщо машиніст поїзда не відповідає по радіостанції**

У випадку, якщо машиніст не відповідає по радіостанції на неодноразові періодичні виклики чергового по станції, ДСП повинен:

- негайно доповісти про це поїзному диспетчеру дільниці;
- перекрити цьому поїзду на забороняюче показання вхідний, маршрутний, вихідний світлофор;
- приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію, із якої немає виходу на маршрути прямування пасажирських поїздів.

Якщо машиніст електровоза (електропоїзда) не реагує на заборонні показання поїзних світлофорів і продовжує рух, ДНЦ дає вказівку енергодиспетчеру щодо відключення живлення контактної мережі відповідної дільниці.

## **10 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ГОСПОДАРСТВІ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ (відповідно до вимог Інструкції про порядок дій локомотивних бригад і працівників дистанцій електропостачання при пошкодженнях струмоприймачів, контактної мережі та комісійному їх розгляді ЦТ-ЦЕ-0077)**

**10.1 Порядок дій локомотивних бригад і працівників дистанцій електропостачання при пошкодженнях струмоприймачів, контактної мережі та їх розгляд.**

### ***Виявлення та повідомлення про випадок пошкодження струмоприймачів ЕРС або КМ***

*Про кожен випадок пошкодження або відмови в роботі струмоприймачів електровозів і електропоїздів, пристроїв контактної мережі під час руху або під час стоянки локомотивна бригада по радіозв'язку негайно передає первинне повідомлення. Таке повідомлення передається машиністом через чергового по станції - поїзному диспетчеру (при ДЦ - безпосередньо ДНЦ).*

*Текст повідомлення локомотивної бригади повинен бути чітким, містити всі дані для прийняття рішення про порядок відновлення руху і відповідати типовому тексту.*

### ***Дії персоналу з визначення пошкодження***

*У випадку пошкодження струмоприймача або контактної мережі машиніст вживає заходів до негайної зупинки поїзда із застосуванням екстреного гальмування, відключає на ЕРС силові і допоміжні кола, контактори опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів, опускає струмоприймачі та згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України і порядком, установленим наказом начальника залізниці, закріплює поїзд. При пошкодженнях контактної мережі, що загрожують пошкодженням*

справних струмоприймачів, що залишилися, останні опускаються. Про вимушену зупинку поїзда машиніст повідомляє по радіозв'язку машиністам інших поїздів, що рухаються вслід, і ДСП найближчої залізничної станції.

Після зупинки ЕРС локомотивна бригада візуально перевіряє стан струмоприймачів і пристроїв контактної мережі з дотриманням особистої безпеки без підйому на дах ЕРС. Про результати огляду машиніст повідомляє ЕЧЦ через ДСП найближчої залізничної станції.

### **Організація руху на справних струмоприймачах**

Якщо пошкоджений струмоприймач знаходиться в межах габариту і не може під час подальшого руху ЕРС торкнутися контактної мережі і даху ЕРС, машиністу дозволяється проїхати до залізничної станції призначення або пункту зміни локомотива на справних струмоприймачах. Пошкоджений струмоприймач попередньо відключається від силового кола високовольтним роз'єднувачем (де вони передбачені конструкцією ЕРС). Крім того, перекривається кран підведення стиснутого повітря до електропневматичного клапана пошкодженого струмоприймача.

При необхідності підв'язування струмоприймача поїзд доводиться до найближчої залізничної станції, якщо це не загрожує безпеці руху поїздів. В іншому випадку робота з підв'язування струмоприймача виконується на місці його пошкодження. Підв'язуванню підлягає і струмоприймач із відсутнім з якихось причин полозом.

Для підв'язування струмоприймача, відновлення пошкодженої контактної мережі ЕЧЦ організовує негайний виїзд на місце пошкодження працівників ЕЧК. Роботи з огляду та підв'язування струмоприймача виконуються машиністом під керівництвом працівника ЕЧК.

Працівники ЕЧ приступують до відбудовних робіт на контактній мережі тільки після одержання від ЕЧЦ наказу на виконання робіт. ЕЧЦ через ДСП або ДНЦ повідомляє машиніста про зняття напруги з контактної мережі на місці пошкодження та її заземлення.

Машиніст разом із працівником ЕЧК (не менше IV кваліфікаційної групи) підв'язує струмоприймач після зняття напруги і заземлення контактної мережі з обох сторін від місця виконання робіт на ЕРС працівниками ЕЧК. Заземлення контактної мережі виконується відповідно до "Правил безпеки при експлуатації контактної мережі і пристроїв електропостачання автоблокування залізниць". Першим на дах ЕРС піднімається працівник ЕЧК.

При виявленні на даху електровоза пошкодженого електричного устаткування (пробій або перекриття напругою їх ізоляції), яке неможливо виключити з роботи за допомогою високовольтного зовнішнього роз'єднувача, виконується від'єднання гнучкого шунта в електричному колі струмоприймача між секціями електровоза. Шунт від'єднується від секції, у якій електричне коло струмоприймача (струмоприймачів при роботі електровозів ВЛ11, ВЛ11М, ВЛ80С, ВЛ80К, ВЛ80Т, ВЛ-8, ДЕ-1, ЧС-7, ЧС-8 та електропоїздів змінного струму) буде знаходитися під напругою при підйомі справних струмоприймачів. Від'єднаний шунт закріплюється. Відповідальним за технічний стан устаткування ЕРС є машиніст.

Після закінчення огляду та підв'язування струмоприймачів, ремонту контактної мережі працівник ЕЧК знімає заземлюючі штанги в присутності машиніста або його

помічника і надає повідомлення про це ЕЧЦ. Поїзд, після підв'язування струмоприймача, відправляється до станції призначення або пункту зміни локомотива.

Кількість робочих струмоприймачів ЕРС (при відключенні від силового кола пошкоджених струмоприймачів) повинна відповідати вимогам Інструкції про порядок використання струмоприймачів електрорухомого складу в різних умовах експлуатації. У випадку невідповідності - машиніст викликає допоміжний локомотив для подальшого руху поїзда. Необхідність у виклику допоміжного локомотива машиніст ЕРС визначає заздалегідь для того, щоб не допустити невиправдану затримку руху поїздів.

### **Організація руху з опущеним струмоприймачем**

При пошкодженнях контактної мережі, що дозволяють рух ЕРС з опущеними струмоприймачами, машиніст повідомляє ДСП (ДНЦ), а останній - ЕЧЦ номер залізничної колії, кілометр, номер пікету і номери опор початку і кінця пошкодженої ділянки контактної мережі.

У місцях, що не допускають прослідування ЕРС із піднятими струмоприймачами (при несправності контактної мережі, а також при виконанні планових ремонтних і будівельних робіт), працівники ЕЧК установлюють тимчасові сигнальні знаки з відбивачами відповідно до вимог Інструкції з сигналізації на залізницях України.

У випадку раптового виявлення пошкодження контактної мережі, що не допускає прослідування ЕРС із піднятими струмоприймачами, працівник ЕЧ (або працівник іншої служби), що виявив це пошкодження, подає ручний сигнал "Опустити струмоприймач". Машиніст опускає струмоприймачі і проїжджає місце пошкодження з виконанням вимог, передбачених Інструкцією з сигналізації на залізницях України. Про таке пошкодження машиніст повідомляє по радіозв'язку ДСП найближчої станції.

### **Організація відбудови КМ**

При пошкодженнях контактної мережі, струмоприймачів та іншого дахового устаткування, при яких рух поїзда неможливий (вимушена зупинка поїзда на перегоні), машиніст та інші працівники діють у порядку, передбаченому пунктом 16.43 Правил технічної експлуатації залізниць України. Після закріплення поїзда машиніст негайно повідомляє про такі пошкодження визначеним вище посадовим особам.

ЕЧЦ організує негайний виїзд на місце пошкодження працівників ЕЧК для підв'язування струмоприймачів або відновлення контактної мережі відповідно до вимог Інструкції про порядок відбудови пошкодженої контактної мережі електрифікованих залізниць.

Працівники ЕЧК разом з локомотивною бригадою визначають можливість подальшого проходження ЕРС і вживають необхідних заходів щодо найшвидшого звільнення перегону і відкриття руху поїздів з піднятими або опущеними струмоприймачами.

### **Огляд КМ для виявлення можливого пошкодження**

У випадку виникнення короткого замикання через пробій або перекриття електричною дугою ізоляції дахового устаткування ЕРС, що викликало спрацьовування

захисту на тяговій підстанції, машиніст сповіщає про це негайно ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), а далі - у передбаченому вище порядку. ЕЧЦ вживає невідкладних заходів щодо огляду працівниками ЕЧК пристроїв контактної мережі, щоб переконатися у відсутності можливих підпалів контактних проводів.

### **Дії персоналу при знеструмленні КМ**

При знятті напруги з контактної мережі локомотивні бригади і працівники ЕЧК виконують наступні дії.

В інтервалі часу до однієї хвилини включно перевіряється стан пристроїв контактної мережі і струмоприймачів, включається швидкодіючий вимикач (далі - ШВ) або масляний (вакуумний, елегазовий) вимикач (далі - МВ) на тяговій підстанції.

У випадку пошкодження контактної мережі або струмоприймачів машиніст діє в передбаченому вище порядку.

При відсутності пошкодження струмоприймачів і контактної мережі рух поїзда фідерною зоною, на якій знімалася напруга з контактної мережі, здійснюється за інерцією з відключеними тяговими двигунами, допоміжними машинами і контактором опалення вагонів пасажирських поїздів. Машиніст контролює наявність напруги в КМ через показання кіловольтметра на пульті керування. При успішній подачі напруги в контактну мережу рух поїзда відновлюється в тяговому режимі.

В інтервалі часу від одної до двох хвилин включно опускаються струмоприймачі зі зняттям навантаження на всьому ЕРС, з якого знімалася напруга, у випадку неуспішної подачі напруги в контактну мережу з тягової підстанції.

В інтервалі часу від 2 до 4 хвилин включно, після першого зняття напруги та опускання струмоприймачів на ЕРС, перевіряється справність пристроїв електропостачання і виконується зупинка поїзда на сприятливому для огляду місці (за умови, що поїзд не треба було зупинити раніше) у порядку, передбаченому пунктом 16.43 Правил технічної експлуатації залізниць України; включається ШВ (МВ) на тяговій підстанції і подається напруга в контактну мережу для перевірки стану її ізоляції. Успішне включення ШВ (МВ) свідчить про справний стан пристроїв електропостачання. Не допускається зупинка поїзда на ізолюючому спряженні або нейтральній вставці.

В інтервалі часу від 4 до 10 хвилин після першого зняття напруги з контактної мережі локомотивні бригади приступають, за вказівкою ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), до почергового підйому струмоприймачів на ЕРС. При цьому уважно спостерігають за станом струмоприймачів, іншого дахового електрообладнання, а також за підвагонним високовольтним устаткуванням для виявлення його несправності. При перебуванні у фідерній зоні декількох одиниць ЕРС підйом струмоприймачів ведеться на них по черзі на кожній одиниці ЕРС. При відсутності видимих несправностей на ЕРС включаються силові і допоміжні кола, контактор опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів. При наявності напруги в контактній мережі відновлюється рух у тяговому режимі. Якщо в цей час відбудеться відключення ШВ (МВ) на тяговій підстанції, це буде свідчити про наявність короткого замикання на ЕРС.

ЕЧЦ після закінчення 2-х хвилин з моменту зазначеного відключення повторно включає ШВ (МВ) на тяговій підстанції. У випадку повторного відключення ШВ (МВ) третє включення здійснюється після закінчення 3-х хвилин. Якщо при цьому відбудеться знову

відключення ШВ (МВ) на підстанції, подача напруги в контактну мережу припиняється до одержання повідомлення з лінії від локомотивної бригади про усунення пошкодження (відмови) на ЕРС.

При виявленні несправності електроустаткування машиніст негайно опускає струмоприймачі на пошкодженому електровозі або електропоїзді і повідомляє про це ДСП (ДНЦ), які далі надають інформацію у порядку, передбаченому вище.

### **Виявлення місця пошкодження контактної мережі на електрифікованих коліях ТЧ**

При живленні контактної мережі ТЧ окремим фідером тягової підстанції його автоматичне повторне включення (далі - АПВ) з роботи виводиться. Після аварійного відключення деповського фідера його включення виконується тільки після повідомлення від чергового по ТЧ енергодиспетчеру про причину відключення і вжиті заходи щодо недопущення повторного відключення. На електрифікованих залізничних коліях ТЧ забороняється здійснювати пошук місця пошкодження електрообладнання ЕРС підняттям струмоприймача на контактну мережу, що знаходиться під напругою. Пошук місця пошкодження, а також перевірка ізоляції силових кіл ЕРС, що знаходиться на електрифікованих залізничних коліях ТЧ, повинні виконуватись вимірвальними приладами і засобами виявлення пошкодження.

### **Дії локомотивної бригади при виявленні пошкодження КМ попереду прямування поїзда або на сусідній колії**

Якщо локомотивна бригада виявила пошкодження контактної мережі попереду прямування поїзда, яке не дозволяє проїхати пошкоджену дільницю з піднятими або опущеними струмоприймачами, машиніст вживає заходів до екстреної зупинки поїзда, опускання струмоприймачів і закріплення поїзда.

Про пошкодження контактної мережі машиніст повідомляє машиністам інших поїздів, що рухаються вслід, ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ).

При виявленні пошкодження контактної мережі на сусідній залізничній колії машиніст повідомляє про пошкодження машиністам поїздів, що прямують на пошкоджену дільницю, ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ).

ЕЧЦ негайно направляє на місце пошкодження контактної мережі бригаду працівників ЕЧК для виконання відбудовних робіт.

### **Дії персоналу при виявленні ненадійного струмознімання**

Під час руху ЕРС із появою ненадійного струмознімання (сильне іскріння між контактним проводом і струмоприймачами, відриви струмоприймачів унаслідок несправності контактної мережі або струмоприймачів) машиніст сповіщає про це ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), і робить зміну струмоприймачів: струмоприймачі, що працювали, опускаються, а ті, що не працювали - піднімаються.

ЕЧЦ направляє на місце ненадійного струмознімання працівників ЕЧК для перевірки стану контактної мережі.

*Якщо ненадійне струмознімання відбувається в результаті утворення на контактній мережі і струмоприймачах ожеледі, паморозі або інею, підвищених струмових навантажень, машиніст піднімає на ЕРС додатковий струмоприймач відповідно до вимог Інструкції про порядок використання струмоприймачів електрорухомого складу при різних умовах експлуатації.*

### **Оформлення акту пошкодження струмоприймача або КМ**

*На місці пошкодження струмоприймача і контактної мережі чи після прибуття ЕРС на станцію або в ТЧ складається первинний акт довільної форми в двох екземплярах за підписом машиніста або представника ТЧ і працівника ЕЧК (ЕЧ) із зазначенням характеру пошкодження або відмови і причин, що викликали пошкодження або відмову струмоприймачів або контактної мережі. Дозволяється при наявності часу складати первинний акт на місці пошкодження або відмови, не допускаючи при цьому невиправданої затримки поїздів. У первинному акті вказуються прізвище, ім'я, по батькові машиніста і його помічника, дані про місце, дату і час пошкодження або відмови, відомості про поїзд (номер, число вісей, маса), серія і номер ЕРС, ТЧ приписки ЕРС і ТЧ приписки локомотивної бригади. Докладно викладається, що пошкоджено на струмоприймачі і контактній мережі, а також обставини, при яких відбулося пошкодження (відмова) струмоприймачів або контактної мережі: під час руху, стоянки, відправлення; при підйомі або опусканні струмоприймачів; при якій кількості піднятих струмоприймачів; при яких погодних умовах і інші обставини, а також передбачувана або вже відома причина пошкодження (відмови). При цьому неприпустимі загальні формулювання типу "неправильні дії машиніста", "несправність електровоза", "несправність контактної мережі" без визначення конкретного виду несправності устаткування, вузла, деталі і неправильних дій машиніста. Допускається запис: "Причину пошкодження встановити не вдалося".*

*Затримка відправлення поїзда з причини складання акту забороняється.*

*Представники ТЧ і ЕЧК передають комісії ТЧ і ЕЧ первинні акти та пошкоджені частини пристроїв контактної мережі (обрізані кінці перепаленого або обірваного контактного проводу, фіксатори, струнки, клемні затискачі, ізолятори та інші деталі) і струмоприймачів (полози, вугільні вставки або струмоз'ємні накладки, каретки, шарнірні вузли, труби верхніх або нижніх рам, опорні ізолятори струмоприймачів, повітряні поліетиленові рукави та інші деталі). В акт вносять перелік пошкоджених деталей, відібраних для подальшого розслідування.*

### **Типовий текст повідомлення**

*Перегін (залізнична станція), залізнична колія, км, пікет, парк, горловина, поїзд, маса поїзда, локомотив, електропоїзд серія, №, ТЧ приписки, дата, година, хв., прізвище, ім'я, по батькові машиніста, ТЧ приписки локомотивної бригади.*

*Характер пошкодження (відмови) і його наслідки.*

*Передбачувана або вже відома причина пошкодження (відмови).*

*Рішення про подальші дії локомотивної бригади.*

### ***Приклади повідомлення про характер пошкодження або відмови***

- *падіння опори. Перешкода по \_\_\_\_\_ і \_\_\_\_\_ залізничних коліях;*
- *вихлоп займистих газів тепловоза, обрив контактного проводу;*
- *обрив струни КМ. Можливий прохід ЕРС з опущеними струмоприймачами;*
- *обрив фіксатора КМ. Прохід з опущеними струмоприймачами неможливий;*
- *перепалювання контактних проводів при підйомі струмоприймача на стоянці. Причина - коротке замикання в даховому устаткуванні ЕРС;*
- *перепалювання контактного проводу. Причина - коротке замикання на відкритий люк цистерни;*
- *приварювання струмоприймача до контактного проводу;*
- *злам струмоприймача на повітряній стріліці;*
- *обрив контактного проводу;*
- *нахил опори контактної мережі і завищений зигзаг контактного проводу.*

### **10.2 Порядок взаємодії причетних працівників при виникненні штормового вітру на електрифікованих дільницях**

При виявленні автоколивань проводів контактної мережі або можливості пошкодження контактної мережі внаслідок видування контактного проводу при сильному вітрі, машиніст електрорухомого складу зобов'язаний прослідувати цю дільницю з опущеними струмоприймачами або зі швидкістю не більше 30 км/год. При прямуванні у зчепі, загальна кількість струмоприймачів повинна бути не більше трьох. Підймання другого струмоприймача в таких умовах дозволяється тільки на головних коліях станцій і на перегонах при швидкості руху до 30 км/год. та при вимкнених силових ланках, крім місць сполучень та повітряних стрілок.

### **10.4 Дії працівників при ожеледі**

При ожеледі, паморозі і іскрінні на пантографах локомотивні бригади повинні:

- при відправленні зі станції з одним електровозом піднімати два пантографи, при подвійній тязі або сплотці з двох електровозів – піднімати три пантографи, з них два на першому по ходу електровозі. На електропоїздах повинні бути підняті струмоприймачі на моторних вагонах згідно затвердженої схеми;
- при відправленні зі станції провести обтрушування льоду з пантографів та контактного проводу шляхом підйому та опускання кожного пантографа 2-3 рази без вмикання навантаження;
- при слідуванні при значному іскрінні негайно сповістити про це чергового найближчої станції, при цьому швидкості руху поїздів не зменшувати. ДСП, одержавши повідомлення від локомотивної бригади, негайно передає його енергодиспетчеру;
- в цілях недопущення зменшення тиску пантографа на контактний провід і самовільного опускання при тривалих стоянках (більше однієї години) на станційних та деповських коліях через наявність ожеледі на рухомій рамі та робочій поверхні полозів струмоприймачів очищати пантографи шляхом повторного підняття та опускання його через 15-20 хвилин при відключених силових та допоміжних колах;



- перед відправленням поїзда після стоянки 15 хвилин відчепити від состава електровоз, підняти два пантографи і з дозволу чергового по станції обкатати контактний провід (проїзд 2-3 рази вперед і назад) в межах дільниці, дозволеної черговим по станції, відстань обкатки повинна бути не менше 80 м;

- у випадку непередбаченої зупинки електровоза на перегоні та довготривалої його стоянки при наявності великої ожеледі, що загрожує перепалу контактного проводу, не рухатися з місця без допоміжного локомотива;

- при відправленні вібропантографа прийняти його від бригадира ПТО ТЧ та після повернення здати, не користуватися вібропантографом на стоянці, при слідуванні перегонами та станціями швидкість тримати не більше 25-40 км/год для більш ефективної роботи вібропантографа;

- машиніст ЕРС зобов'язаний на вимогу чергового по станції опускати пантографи для можливості плавлення ожеледі струмом короткого замикання;

- вібраційні пристрої, підготовлені до роботи, зберігаються в локомотивних депо.

Перед видачею електровоза із депо, при одержанні повідомлення про ожеледоутворення, черговий по депо або пункту обороту, майстер пункту технічного огляду і машиніст зобов'язані:

- старанно перевірити стан пантографів, при наявності ожеледі очистити пантограф від льоду і покрити його протиожеледним мастилом або сумішшю трансформаторного масла з гасом (керосином);

- за вимогою локомотивного диспетчера обладнати електровози вібропантографами, після їх встановлення перевірити зусилля, необхідне для підйому та опускання пантографа, пантограф з вібропантографом повинен бути підключений від силового кола.

Під час ожеледоутворення працівники залізничного транспорту зобов'язані:

- слідкувати за струмоз'ємом і при сильному іскрінні під час пропуску електровозів і електропоїздів чи пошкодженні на контактній мережі негайно повідомити енергодиспетчера чи поїзного диспетчера;

- не допускати відправлення електропоїздів після довготривалих стоянок на станціях без попереднього очищення ним льоду з контактного проводу;

- за вимогою енергодиспетчера чи начальника району контактної мережі негайно в першу чергу надати засоби зв'язку;

- слідкувати за справним станом радіозв'язку поїзного та маневрового;

- не допускати видачі електровозів під поїзди з несправним радіозв'язком;

- заборонити ДСП та машиністам поїздів відключення радіозв'язку, особливо в період ожеледі;

- організувати негайну доставку адресатам телеграм, прогнозів геофізичної станції залізниці.

### **10.5 Дії працівників при зниженні температури повітря нижче -20°C**

На електровозах і електропоїздах проводити 4-5 кратний цикл підйому і опускання кожного струмоприймача (при відключених допоміжних колах) через 3-4 години.

## **11 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ГОСПОДАРСТВІ ВАНТАЖНОЇ ТА КОМЕРЦІЙНОЇ РОБОТИ**

### **Порядок дій при виявленні витікання, розсипання, випаровування небезпечного вантажу з вагона на шляху прямування поїзда**

Локомотивна бригада при отриманні перевізних документів перед відправленням поїзда ознайомлюється з натурним листом щодо наявності небезпечних вантажів у поїзді.

У разі виникнення аварійної ситуації на перегоні у поїзді, у складі якого є вагони з небезпечними вантажами, машиніст локомотива зобов'язаний:

- зупинити поїзд у зоні, віддаленій від житлових та побутових приміщень, штучних споруд, річок та водоймищ;
- негайно вжити заходів щодо захисту членів локомотивної бригади від можливого впливу небезпечних вантажів;
- сповістити про аварійну ситуацію чергових по станціях, що обмежують перегін, та машиністів локомотивів, які знаходяться в цей час на перегоні;
- розкрити пакет з перевізними документами, установити найменування вантажу, номер аварійної картки або номер ООН вантажу згідно накладної внутрішнього сполучення (у графі "найменування вантажу"), або СМГС (у графі 11) і надати ці дані поїзному диспетчеру по поїзному диспетчерському радіозв'язку, або через чергового по станції;
- за вказівкою поїзного диспетчера або провідника, який супроводжує небезпечний вантаж, уживати заходів згідно з аварійною карткою на даний небезпечний вантаж.

## **12 ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У РАЗІ ВИНИКНЕННЯ ПОЖЕЖІ У РУХОМОМУ СКЛАДІ (відповідно до вимог Інструкції про порядок дій працівників залізничного транспорту при виявленні і гасінні пожеж у рухомому складі залізничного транспорту ЦУО-0022)**

### ***Порядок дій працівників залізничного транспорту при виявленні і гасінні пожеж у рухомому складі залізничного транспорту***

#### ***Обов'язки працівників залізничного транспорту при виявленні пожежі у рухомому складі залізничного транспорту***

*При виявленні пожежі у вантажному, дизель або електропоїзді, електровозі, тепловозі та іншому рухомому складі машиніст локомотива зобов'язаний:*

- *подати сигнал пожежної тривоги;*
- *загальмувати поїзд і після його зупинки терміново сповістити про це по радіозв'язку машиністам парних і непарних поїздів, що прямують перегonom, на якому виникла пожежа, черговим по станціях, що обмежують цей перегін, доповісти поїзному диспетчеру; через чергового по станції або поїзного диспетчера викликати пожежні підрозділи Державної пожежної охорони МНС України або пожежний поїзд. Категорично забороняється зупиняти поїзд з*

вагонами, що горять, незалежно від виду вантажу, у місцях, де створюється загроза швидкого поширення вогню або існують перешкоди гасінню пожежі і рятуванню людей (залізничні мости, шляхопроводи, віадук, тунелі, естакади, акведуки тощо). В окремих випадках, коли пожежа виявлена на несприятливій для її гасіння ділянці залізничної колії (виїмка, високий насип, водойма тощо) і погасити її наявними засобами пожежегасіння неможливо, машиніст поїзда, упевнившись за перевізними документами у відсутності у вагоні, де виявлена пожежа, і сусідніх з ним вагонах небезпечних вантажів, за погодженням з поїзним диспетчером може продовжувати рух до найближчої станції чи ділянки, по можливості горизонтальної і придатної для під'їзду пожежних автомобілів. При цьому має бути виключена можливість попадання розлитих рідин у водоймища, ріки та загроза загазованості отруйними речовинами територій населених пунктів та найближчих об'єктів;

- розкрити пакет з перевізними документами (у разі виникнення пожежі у вантажному поїзді) і встановити найменування вантажу, що горить, а також наявність у складі поїзда вагонів з небезпечними вантажами і супроводжуваних провідниками, повідомити чергових по станціях і поїзного диспетчера про найменування вантажу, що горить, та наявність вагонів з небезпечними вантажами і супроводжуваних провідниками;
- разом з помічником приступити до ліквідації пожежі наявними засобами пожежегасіння (переносними вогнегасниками, піском, водою тощо; при виникненні пожежі у тепловозах, електровозах, моторних вагонах дизель-поїздів - крім цього, установками пожежегасіння, якими вони обладнані). Гасіння пожежі на локомотивах, моторвагонному рухомому складі та у вантажних вагонах необхідно здійснювати відповідно до вимог "Інструкції по забезпеченню пожежної безпеки на локомотивах и моторвагонном подвижном составе", а у вагонах з небезпечними вантажами - також і Правил безпеки та порядку ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом;
- у разі неможливості ліквідувати пожежу наявними засобами пожежегасіння вжити заходів до розосередження рухомого складу. Розосередження рухомого складу необхідно проводити у такій послідовності: загальмувати та закріпити хвостову групу вагонів, що залишаються, відвести головну групу вагонів з вагоном чи вагонами, які горять, на відстань, що виключає можливість перенесення вогню на вагони, що залишаються, та будівлі і споруди, але не менше 10 м (при пожежі у вагонах з легкозаймистими вантажами та цистернах зі зрідженими і стиснутими газами - на відстань не менше 200 м; у вагонах з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) - на відстань не менше 300 м), відчепити та закріпити гальмовими баумаками вагон, у якому виявлено пожежу, відвести головну частину вагонів, що залишилися, на вищезазначену відстань і закріпити їх. При пожежі двосекційних тепловозах або електровозах необхідно провести розчеплення та розосередження їх секцій на відстань не менше 10 м одна від одної та від головного вагона;

- на електрифікованих дільницях через чергового по найближчій станції або поїзного диспетчера передати вимогу про зняття напруги у контактній мережі;
- у разі виникнення пожежі у вагоні (вагонах) пасажирського поїзда локомотивна бригада повинна діяти за вказівками начальника пасажирського поїзда.

### **Організація гасіння пожеж**

Відповідальність за своєчасний виклик пожежної охорони, організацію і керівництво гасінням пожежі наявними засобами пожежегасіння, виведення людей з небезпечної зони і евакуацію матеріальних цінностей до прибуття пожежних підрозділів покладається:

- у вантажному поїзді на перегоні - на машиніста поїзда;
- у вантажних вагонах на станції - на начальника станції, а у разі його відсутності - на чергового по станції;
- на підприємстві залізничного транспорту - на керівника підприємства (його заступника);
- у пасажирському поїзді - на начальника поїзда;
- у дизель - або електропоїзді - на машиніста поїзда;
- у рефрижераторному поїзді (секції) - на начальника поїзда (головного механіка секції).

При гасінні пожежі силами пожежних підрозділів відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті керівництво гасінням пожежі здійснюється начальником пожежного поїзда (команди, караулу) або старшою посадовою особою відомчої воєнізованої охорони, яка прибула на місце пожежі.

При ліквідації пожежі силами пожежних підрозділів Державної пожежної охорони МНС України та відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті керівництво гасінням пожежі здійснює старша посадова особа пожежної охорони МНС відповідно до Інструкції про порядок здійснення державного пожежного нагляду на об'єктах залізничного транспорту і взаємодії Державної пожежної охорони і пожежних підрозділів відомчої воєнізованої охорони залізничного транспорту під час гасіння пожеж та ліквідації наслідків аварій.

Усі вимоги керівника гасіння пожежі, пов'язані з гасінням пожежі, рятуванням людей та матеріальних цінностей, повинні негайно виконуватися працівниками усіх служб залізничного транспорту.

### **13. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ВІДБУДОВНИХ РОБІТ (відповідно до вимог Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України ЦРБ-0021)**

*У випадках виникнення транспортної події, що призвела до сходу та/або зіткнення рухомого складу на перегоні або самовільного падіння тиску в гальмовій магістралі локомотивна бригада зобов'язана:*

- *Загальмувати поїзд і після його зупинки терміново сповістити про це по радіозв'язку машиністам парних і непарних поїздів, що прямують перегonom, черговим по станціях, що обмежують перегін, поїзному диспетчеру й одержати від них відповідь. Особливу увагу звернути на відповіді машиністів тих поїздів, що прямують слідом, та першого зустрічного поїзда, що рухається сусідньою колією. Одночасно помічник машиніста огорожує місце сходу рухомого складу так, як передбачено Інструкцією з сигналізації на залізницях України. Усі машиністи поїздів, що перебувають у зоні дії радіозв'язку на даному перегоні, почувши повідомлення про транспортну подію, що починається словами: "Увага! Увага! Слухайте всі", повинні уважно його вислухати і вжити заходів до негайної зупинки поїзда біля місця перешкоди чи прохідного світлофора. Чергові по станціях, що обмежують перегін, і машиністи поїздів повинні відповісти машиністу, який передав повідомлення, і терміново доповісти про те, що трапилося, поїзному диспетчеру. Поїзний диспетчер негайно викликає машиніста поїзда, що прямує слідом, і поїзда, що рухається сусідньою колією, і додатково сповіщає про необхідність зупинки поїзда через схід рухомого складу й закриття перегону для руху поїздів;*
- *якщо після повідомлення по радіозв'язку на сусідній колії з'явиться зустрічний поїзд, викликати його машиніста по радіозв'язку повторно й сповістити про небезпеку, одночасно подати сигнали короткочасним миганням прожектора до одержання аналогічного сигналу у відповідь. Машиніст зустрічного поїзда, сприйнявши сигнали прожектора, що подаються поїздом, або інформацію по радіозв'язку, застосовує екстрене гальмування, подає у відповідь сигнал прожектором, подальші свої дії погоджує з машиністом поїзда, що зупинився;*
- *якщо є потерпілі, надати невідкладну медичну допомогу;*
- *розкрити пакет із перевізними документами й упевнитися в наявності в складі поїзда вагонів із небезпечними вантажами і таких, що супроводжуються провідниками, при їх наявності повідомити про це черговому по станції і поїзному диспетчеру. У цьому випадку працівники, що беруть участь у відбудовних роботах, повинні діяти у відповідності з Правилами безпеки та порядком ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом;*
- *при відсутності небезпечних вантажів і виникненні пожежі вжити заходів до виклику пожежних підрозділів, розосередження рухомого складу та гасіння пожежі наявними засобами;*
- *визначити характер сходу, умови місцевості, профіль колії, закріпити вагони, що залишилися на рейках, від виходу ручними гальмами і гальмовими башмаками;*

- визначити характер пошкодження колії, контактної мережі, інших споруд та пристроїв, кількість і тип рухомого складу, що зійшов і пошкодився, його розташування, вид вантажу, що розвалився, і наявність габариту на сусідній колії;
- про характер події і вжиті заходи повторно й докладно доповісти по радіозв'язку, телефону або через інші можливі засоби поїзному диспетчеру або черговим по станціях, що обмежують перегін, і одержати вказівки щодо подальших дій.

## **ИНСТРУКЦИЯ ЦТ - 0048**

от 25. 12. 2002 г

### **«Регламент действия работников предприятий перевозок, связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях»**

- 1.5 - **в случае возникновения аварийной и нестандартной ситуации** для ускорения передачи информации используется единый сигнал: **«Внимание! Внимание! Слушайте все!»** который передаётся всеми средствами связи:
- радиосвязью;
  - телефоном;
  - селектором;
- в случае получения такого сигнала все переговоры по указанным средствах связи, прекращаются.
- 1.6 - **нестандартные и аварийные ситуации** во время движения поездов и выполнения маневровой работы возникают через разные причины, *в частности:*
- нарушения графика движения поездов;
  - нарушения работы устройств СЦБ и связи;
  - работы во время ликвидации последствий транспортных происшествий;
  - осложнения поездной обстановки;
  - выход ПС за придельный столбик;
  - остановка поезда на перегоне с угрозой самовольного его движения в направлении станции отправления;
  - движение поезда, в которого утеряно управление автотормозами;
  - закрытие устройств СЦБ для выполнения ремонтных работ;
  - выполнение ремонтно-строительных работ на путях и других сооружениях на станции или перегоне;
  - внезапное повреждение устройств к/сети;
  - отсутствие напряжения в к/сети;
  - пропуск пассажирских поездов участками, не предусмотренными расписанием движения поездов;
  - сход вагонов на перегоне с выходом за габарит;
  - обнаружение неисправности (толчка) в пути следования поезда;
  - другие нестандартные и аварийные ситуации;

### **ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ**

#### **В СЛУЧАЕ НАРУШЕНИЯ УСТАНОВЛЕННОГО ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ**

- 2.1 - **в случае нарушения на участке графика движения** поездов, что привело к опозданию пассажирских поездов, ДНЦ уведомляет ДСП о порядке их пропуска;
- ДСП, в случаях опоздания пассажирских поездов,
    - следующих на станцию с остановкой более 5 мин;

- или в случаях задержки у сигнала с запрещающим показанием:
  - входного;
  - маршрутного;
  - выходного;

**во время появления поезда на первом блок-участке** приближения вызывает машиниста по поездной р/станции и передаёт ему информацию о порядке:

- приёма;
- пропуска по станции;
- отправления;

*«Машинист поезда № ..... Я дежурный по станции ..... Входной (маршрутный, выходной) светофор закрыто удалению поезда №.....».*

- машинист поезда подтверждает полученную информацию, повторяя её;

2.2 - машинисты всех поездов перед подходом к станции, при условии, нарушения графика движения поездов, вызывают ДСП по поездной р/станции и уточняют дальнейший порядок пропуска поезда;

### ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ В СЛУЧАЕ ПРОПУСКА ПО УЧАСТКУ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА, ПРОПУСК КОТОРОГО НЕ ПРЕДУСМОТРЕН РАСПИСАНИЕМ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

3.1 - ДНЦ ставит об этом в известность:

- ДСП;
- машиниста поезда;

3.2 - ТЧД (при необходимости) выделяет **проводника из числа машинистов**, которые имеют:

- соответствующее заключение ТЧМИ о их знании:
- профиля пути;
- и условия ведения поезда;
- на этом участке;

1.1 - машинист пассажирского поезда по р/связи

«Машинист – начальник поезда»

ставит в известность начальника поезда (механика-бригадира);

- если р/связь не работает, то на станции, с которой начинается маршрут следования поезда по изменённому маршруту, помощник машиниста ставит в известность проводника первого вагона;

3.4 - при приёме поезда на станцию ДСП:

- вызывает по р/связи машиниста поезда;
- сообщает ему - путь приёма;
- и порядок пропуска по станции;

- машинист полученную информацию подтверждает, повторяя распоряжение;

### ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ В СЛУЧАЯХ, КОГДА ПОЕЗД СЛЕДУЕТ НА СТАНЦИЮ БЕЗ УПРАВЛЕНИЯ АВТОТОРМОЗАМИ, В Т.Ч.С ПЕРЕГОНА, ИМЕЮЩЕГО ЗАТЯЖНОЙ СПУСК

4.1 - в случаях отказа тормозов локомотивная бригада ставит в известность по р/связи:

- ДНЦ;
- ДСП, ограничивающих перегон;
- машинистов встречных поездов;
- машинистов попутных поездов, находящихся на перегоне;
- начальника поезда - пассажирского;

*«Внимание! Внимание! Слушайте все!*

*Я машинист ..... (фамилия) поезда № ..... , следующего перегонном ..... км ..... пк ..... . Поезд потерял управление автотормозами. Примите меры безопасности!».*

- после чего подаёт сигнал «Общей тревоги» (– • • •);

**в случае:**

- наличия в составе поезда опасных грузов, в т.ч. опасных грузов класса **1** – взрывоопасные материалы,

**машинист локомотива:**

- обязательно докладывает об этом:

- ДСП, ограничивающих перегон;

- ДНЦ;

4.2 - до получения ответа ДНЦ или ДСП

*машинисту необходимо:*

- повторять вызов;

4.3.3 - **если не возможно остановить поезд**, то

*ДСП обязан:*

- обеспечить его пропуск на последующий перегон, если на нём нет: - пассажирского поезда;

- поезда с опасным грузом класса **1** (взрывоопасные материалы);

4.7 - если на перегоне находится поезд встречного направления, ДНЦ (ДСП) обязаны по р/связи уведомить машиниста встречного поезда ситуацию, которая сложилась;

*в таких случаях машинист обязан:*

- остановить поезд;

- затормозить состав;

- отцепить от состава локомотив;

- отъехать по возможности на максимальное расстояние;

- привести локомотив в нерабочее состояние;

- оставить локомотив;

*помощник машиниста обязан:*

- уложить как можно далее от локомотива тормозные башмаки на оба рельсовых пути;

- соблюдая меры личной безопасности;

*по возможности:*

- поезд, который движется навстречу неуправляемому поезду, необходимо вернуть на станцию отправления;

4.9 - **на двухпутных и многопутных перегонах** ДНЦ даёт информацию машинистам поездов, следующих по соседнему пути и, по возможности, могут остановиться и уложить тормозные башмаки на путь следования поезда, который потерял управление автотормозами;

### **ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ В СЛУЧАЕ ВЫХОДА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СО СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН**

5.1.5 - «Машинист локомотива № ..... . Я ДСП станции ..... Со станции ..... следует поезд (вагоны), которые самостоятельно вышел на перегон. Примите меры к его остановки на перегоне. Вам приготовлен маршрут отправления и открыт сигнал ..... . Остановите вагоны (поезд) на перегоне

.....  
ДСП ..... (фамилия)».



- решение по использованию локомотива для остановки неуправляемого поезда (вагонов) принимается:

- с согласия машиниста;

*при условии:* - наличия информации:

- о скорости движения поезда (вагонов);

- его весе;

- возможности остановки поезда (вагонов) тормозными средствами локомотива;

5.1.8 - **машинист грузового поезда**, получив уведомление о том, что ему навстречу движутся вагоны, которые самостоятельно вышли на перегон:

- срочно останавливает поезд;

- принимает меры к закреплению состава;

- даёт указание помощнику машиниста взять тормозные башмаки;

- направляет помощника машиниста для задержки вагонов, которые движутся;

*после закрепления состава:*

- машинист отцепляет локомотив от состава;

- и выезжает навстречу вагонам, которые движутся;

- **если в поле зрения появились вагоны**, то

*локомотивная бригада должна:*

- принять меры к остановке локомотива;

**помощник машиниста:**

- идёт на встречу вагонам;

- и укладывает тормозные башмаки;

**машинист грузового локомотива:**

- установленным порядком приводит локомотив в нерабочее положение:

- опускает токоприёмники;

- выключает дизель;

- оставляет локомотив;

**машинист пассажирского локомотива:**

- **если есть связь с бригадиром поезда**, даёт указание о приведении в действие речных тормозов;

- установленным порядком приводит локомотив в нерабочее положение - опускает токоприёмники;

- оставляет локомотив;

- **в случае отсутствия связи с бригадиром пассажирского поезда**,

*помощник машиниста:*

- отцепляет локомотив;

- остаётся около пассажирского поезда для:

- закрепления состава;

- контроля за приведением в действие ручных тормозов;

**машинист пассажирского локомотива:**

- с локомотивом следует на встречу вагонам, которые движутся;

*при появлении их в поле зрения:*

- останавливается;

- приводит локомотив в нерабочее состояние;

- затормаживает его;

- оставляет локомотив;

## НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

*Машинисты поездов,*

которые получили уведомление о выходе вагонов со станции и движутся по соседнему пути:

- срочно останавливают поезд;
- уведомляют машиниста поезда, навстречу которому движутся вагоны;
- направляют помощников машиниста с тормозными башмаками:
  - для остановки вагонов, которые движутся;
  - и для предупреждения столкновения;

*помощник машиниста:*

- для задержки вагонов укладывает **2-а** тормозных башмака на рельс одной нити;

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** улаживать тормозные башмаки непосредственно:

- перед рельсовым стыком (**не менее 1 м**);
- на стыку (если он не заварен);
- на внешней рейке пути в кривой;
- об остановке ПС, который вышел на перегон, машинист локомотива должен срочно проинформировать ДСП и ДНЦ для решения вопроса об освобождении перегона;

5.1.9 - во всех выше указанных случаях

*машинист локомотива:*

- проводит инструктаж помощнику машиниста по соблюдению мер личной безопасности;

## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ ПРИ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ПОЕЗДУ, КОТОРЫЙ ОСТАНОВИЛСЯ НА ПЕРЕГОНЕ (инструкция ЦТЛ - 28)

6.1 - **в случае вынужденной остановки поезда на перегоне ДСП**, получивши уведомление от машиниста поезда,

*должен:* - ответить машинисту;  
- а потом доложить ДНЦ;

об оказании помощи поезду, который остановился на перегоне;

- **через машиниста локомотива поезда, который остановился на перегоне, ДСП должен:**

- выяснить причины;
- и возможность дальнейшего движения поезда;

6.2 - **если движение поезда не может быть возобновлено**  
в течении **20 мин** и более,

*машинист локомотива:*

- дополнительно извещает по поездной р/связи ДСП или ДНЦ:
  - о причине остановки;
  - и необходимых мерах по ликвидации препятствий для движения поезда, которые возникли;
  - и принимает меры к их устранению, а при необходимости обеспечивает ограждение поезда и смежного пути порядком, установленным ИСИ;

6.3 - **ДСП (ДНЦ), получивши уведомление от машиниста об оказании вспомогательного локомотива,**

*обязан:* - повторить это уведомление, обратив особое внимание на точное место остановки головы поезда;

*локомотивная бригада:*

- убеждается, что уведомление поняли правильно;
- текст требования вспомогательного локомотива, полученный по р/связи или телефону, разборчиво записывается ДСП в журнал движения поездов ф. ДУ-3 (ДУ-2);
- исправление текста не допускается;

*ДНЦ (ДСП) обязаны:*

- **уведомить машиниста** поезда, который остановился на перегоне:
  - о порядке оказания помощи;
  - и о времени оказания помощи;
  - и только после этого закрыть перегон (соответствующий путь перегона) для движения других поездов;

*а также:*

- обеспечить, в случае необходимости, как можно более быстрое прохождение:
  - восстановительных;
  - пожарных поездов;
  - вспомогательных локомотивов;
- **ДСП выдаёт машинисту вспомогательного локомотива,**
  - который направляется для помощи поезду;
  - который остановился на перегоне;
  - который закрыт для движения всех других поездов;

**разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали** ф. ДУ- 64.

В нём на основании требования в зависимости от того, с какой станции (с головы или хвоста поезда) будет оказываться помощь, должно быть указано:

- место (**км ... и ПК ...**) до которого должен следовать:
  - восстановительный поезд;
  - пожарный поезд;
  - вспомогательный локомотивов;
- **если помощь оказывается с хвоста поезда**, то «км», указанный в уведомлении о помощи машинисту поезда, который остановился на перегоне, изменяется и тогда в **разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали** ф. ДУ- 64 указывается изменённый «км» с учётом длины поезда;

**- РАЗРЕШЕНИЕ НА БЛАНКЕ БЕЛОГО ЦВЕТА С КРАСНОЙ ПОЛОСОЙ ПО ДИАГОНАЛИ**

*даёт право машинисту вспомогательного локомотива:*

- выехать на перегон для оказания помощи;
- при:*
- запрещающем показании выходного светофора;
  - обязательном подтверждении ДСП правильности приготовления маршрута отправления;
- **при отпращивании вспомогательного локомотива по неправильному пути** и наличии переездов в пути его следования,

*ДСП, кроме:*

- разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали;

*выдаёт машинисту вспомогательного локомотива:*

- предупреждение ф. ДУ- 61 с указанием скорости движения, в т.ч. через переезд;
- **ДСП делает отметку в Журнале движения поездов** ф. ДУ-3 (ДУ-2):
  - о времени **отправления** вспомогательного локомотива на перегон;
  - о времени **возвращения** с перегона;

*немедленно докладывает:*

- ДСП соседней станции, ограничивающих перегон;
- и ДНЦ.

**ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ  
ПРИ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ПОЕЗДУ,  
который остановился на перегоне,  
ЛОКОМОТИВОМ ПОЕЗДА, ИДУЩЕГО СЗАДИ**  
(инструкция ЦТЛ - 28)  
(ИДП п.7.14)

7.1 - **на участках, оборудованных автоблокировкой и поездной р/связью:**  
*при условии:*

- хорошей видимости для оказания помощи поезду, что остановился на перегоне;

*можно использовать:*

- **одиночно следующий локомотив**, что следует по перегону вслед за поездом, который остановился;
- **локомотив, отцепленный от состава грузового поезда**, что следует по перегону вслед за поездом, который остановился;
- **грузовый поезд**, что следует по перегону вслед за поездом, который остановился без отцепки от него ведущего локомотива;

- **любой способ оказания помощи** осуществляется

*на основании:*

- регистрируемого приказа ДНЦ, который передаётся машинистам обоих локомотивов, после всесторонней оценки им сложившихся обстоятельств;

7.2 - (ИДП п.7.14) **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** для оказания помощи **отцеплять локомотив от:**

- людского поезда;
- поезда, в котором есть опасные грузы класса **1** (взрывоопасные материалы);

- такие поезда **НЕЛЬЗЯ ТАКЖЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ для оказания помощи без отцепки локомотива от состава;**

7.3 - (ИДП п.7.15) **когда помощь оказывается одиночным локомотивом**, что следует по перегону вслед за поездом, который остановился,  
*приказ передаётся по форме:*

«Машинисту локомотива поезда № ..... .  
Окажите помощь поезду № ..... ,  
что остановился впереди на ..... км пк ..... .  
ДНЦ (Фамилия)»

- (ИДП п.7.16) **когда помощь оказывается локомотивом, который отцепляется от состава поезда**, что идёт сзади,

*приказ передаётся по форме:*

«Машинисту поезда № ..... . Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь поезду № ..... , что остановился впереди на ..... км пк ..... .  
ДНЦ (Фамилия)»;

- **машинисту локомотива ЗАПРЕЩАЕТСЯ** отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от самовольного ухода;

7.4 - (ИДП п.7.17) **когда помощь оказывается грузовым поездом, что следует сзади, без отцепки от него ведущего локомотива**

*осуществляется:*

- в исключительных случаях;
- и только на участках, установленных приказом «Н»;

*при условии:*

- если вес и длина поезда, что используется для оказания помощи, не превышает установленных норм;
- (ИДП П.7.18) **оказание помощи грузовому поезду, который расцепился на перегоне,**

### **ДЛЯ СОЕДИНЕНИЯ ЧАСТЕЙ СОСТАВА**

осуществляется:

- в случаях, предусмотренных ИДП п.7.10 только по просьбе машиниста состава, в котором произошло разъединение;

помощь может быть оказана:

- **одиночным локомотивом**, следующего вслед за поездом;
- **грузовым поездом**, который следует за ним без отцепки от него ведущего локомотива;

7.5 - приказ ДНЦ об оказании помощи передаётся по форме:

*«Машинисту локомотива поезда № ..... .  
Соединитесь с хвостовыми вагонами, что  
отцепились от поезда № ..... , который  
остановился впереди и окажите помощь  
во время соединения этих вагонов с головной  
частью состава. ДНЦ (Фамилия)»;*

7.6 - (ИДП п.7.19) **при остановке на перегоне, оборудованного автоблокировкой:**

- одиночного локомотива;
- дрезины несъёмного типа;

*когда их дальнейшее самостоятельное движение невозможно,*

- уборка их с перегона до ближайшей станции может быть осуществлена поездом, идущего позади, без отцепки локомотива от состава этого поезда;

*это осуществляется:*

- по приказу ДНЦ, который передаётся:
  - машинистам обоих локомотивов;
  - ДСП, станции расположенной впереди;

*в этом случае:*

- осуществляется сцепление локомотива (дрезины), который остановился, с локомотивом поезда, идущего сзади;

- **скорость следования до ближайшей станции**

**не более 25 км/ч;**

7.7 - (ИДП п.7.20) **если грузовой поезд**, что следует по перегону оборудованного автоблокировкой, **остановился на подъёме** и для дальнейшего движения его необходимо осадить на более пологий профиль,

*то это может быть осуществлено:*

- только по регистрируемому приказу ДНЦ;

*который передаётся:*

- машинисту локомотива;
- ДСП станции, расположенной сзади;

*при условии:*

- свободности от поездов участка пути от хвоста поезда до этой станции;  
*«Машинисту поезда № ..... , разрешаю осадить состав на более пологий  
профиль, участок пути  
до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции  
..... свободна от поездов.*

*ДНЦ (Фамилия)»;*

## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ В СЛУЧАЯХ ВНЕЗАПНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ КОНТАКТНОЙ СЕТИ или ДРУГИХ УСТРОЙСТВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

8.1 - в случае вынужденной остановки поезда на перегоне

*по причине:*

- повреждения к/сети;
- повреждения других устройств электроснабжения;
- получивши уведомление машиниста поезда,

*ДСП, обязан:*

- ответить машинисту;
- доложить ДНЦ;
- срочно приостановить отправление поездов на перегон;
- предупредить ДСП по соседней станции, о прекращении отправления встречных поездов на перегон;
- выяснить причины и возможность дальнейшего движения поезда;

8.2 - **если движение поезда не может быть возобновлено**

в течении **20 мин и более,**

*машинист локомотива:*

дополнительно сообщает по поездной р/связи ДСП (ДНЦ) о причине остановки и меры, которые необходимо предпринять по ликвидации препятствий для движения;  
*после этого:*

- самостоятельно принимает меры по их ликвидации,

*а при необходимости:*

- обеспечивает ограждение поезда и смежного пути (*согласно ИСИ*);

*машинисты поездов:*

следующие вслед за первым поездом, отправленным на перегон в сопровождении работников района к/сети, получив уведомление о повреждении к/сети - задерживаются на станции до получения от работников района к/сети уведомления о порядке прохождения поездами опасного места;

8.3 - в случае выявления неисправностей к/сети:

- провисание проводов;
- повреждение изоляторов;
- наклон фиксатора;
- наклон опоры;
- обрыв струнок ...

работники дистанции электроснабжения, которые обнаружили неисправность,  
*должны: (ИСИ п.5.20)*

- оградить этот участок;
- подавать сигнал «Опустить токоприёмник»;

## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ В СЛУЧАЯХ ВЫЯВЛЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТИ (ТОЛЧЁК) В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА

9.1 - **ДСП, после получения уведомления** о выявлении толчка в пути следования поезда:

- прекращает отправление поездов на перегон;
- делает запись в Журнале ф. ДУ- 46;
- срочно докладывает об этом:
  - ДНЦ;
  - ДСП по соседней станции;

- машинистам поездов, которые следуют вслед;
- работникам дистанции пути;

«Я, ДСП станции ..... . Машинист поезда

№ ..... на ..... км ..... пк обнаружен «толчёк» (боковой, вертикальный, или стук и т.д.) при скорости ..... км/ч»;

9.2 - **машинисты** поездов, которые следуют вслед, получив уведомление о наличии (факта) «толчка»,

должны проехать указанное место:

- со скоростью **не более 25 км/ч**;
- с особой бдительностью;
- готовностью сразу остановить поезд;

при выявлении на месте:

- препятствия;
- или недостатков;

предупредить по поездной р/связи:

- машинистов локомотивов следующих вслед;
- ДСП;

при выявлении неисправностей, угрожающих БД:

- остановить поезд;
- возобновить движение только после их устранения;

9.3 - **первый поезд на перегон**, с которого получено уведомление «толчёк» на пути следования поезда, ДСП отправляет в сопровождении работника дистанции пути с выдачей машинисту предупреждения, где указывается:

- место остановки для высадки работников дистанции пути (ориентировочно тому месту, где зафиксирован «толчёк»);

9.6 - **если уведомление поступило в тёмное время суток**,

а после проведённой проверки неисправности не обнаружено, то:

**ограничение скорости движению поездов** действует до повторной проверки в светлое время;

## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ В СЛУЧАЯХ СИЛЬНОГО (ШТОРМОВОГО) ВЕТРА

9 - **при сильном ветре (более 15 км/ч)**, направление которого совпадает с направлением возможного выхода вагонов, *норму закрепления вагонов*:

- укладкой под колёса вагонов тормозных башмаков увеличить на «Три»;

- **а при очень сильном ветре (штормовом)** - укладку под колёса вагонов тормозных башмаков

*необходимо*:

- увеличить на «7» на каждые 200 осей закреплённой группы;

## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ в случаях ВЫЯВЛЕНИЯ УГРОЗЫ «БД» ПОЕЗДОВ

11.1.2 - **к неисправностям вагонов** (крепления груза), которые требуют срочной остановки поезда всеми имеющимися средствами,

*относятся*:

- заклинивание колёсной пары;
- наличие ползуна **более 2 мм** (наличие ударов колеса о рельс);

- горение буксы;
- разрушение роликовой буксы;
- обрыв дверей крытого вагона;
- обрыв бортов платформы;
- обрыв торцевых дверей полувагона;
- обрыв или разъединение тормозных тяг;
- обрыв предохранительных устройств;
- обрыв триангеля;
- опускание расцепного рычага;
- обрыв или открытие крышки люка;
- утечка наливных грузов;
- загрязнение окружающей среды;
- смещение рамы тележки;
- излом наддрессорной балки;
- излом боковины тележки;
- излом частей локомотива или вагона;
- другие неисправности, которые создают угрозу БД поездов;

11.1.4 - **машинист поезда**, получив уведомление о неисправности в поезде, **срочно его останавливает**;

- *вместе с помощником машиниста осматривают поезд* и в зависимости от характера неисправности принимает решение о порядке дальнейшего движения;
- **докладывает** об этом ДНЦ (ДСП) и с какой скоростью возможен приём поезда на станцию:

- по стрелочным переводам;
- на прямой путь;
- на боковой путь;
- и другие сведения;

11.1.6 - **если при помощи устройств ПОНАБ, ДИСК** и других, обнаружены:

- неисправные вагоны в поезде;
- то ДСП станции, в случае необходимости,

*обязан:*

- перекрыть выходной сигнал;
- сообщить машинисту:
  - о наличии неисправных вагонов;
  - вид неисправности;
  - предстоящую остановку поезда;
- записать в Журнал движения поездов ф. ДУ- 3 (ДУ- 2) № неисправного вагона;

*машинист обязан:*

- остановить поезд;
- доложить ДСП об остановке согласно регламента;

11.1.8 - **отправление поездов**, которые были остановлены по показаниям устройств контроля, производится ДСП:

- после доклада:
  - осмотрщика вагонов
  - или машиниста поезда
- о выполненном ремонте вагона и возможности дальнейшего движения поезда;

Начальник Главного управления перевозок - Ш.Д.Рустамов



**РЕГЛАМЕНТ ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ПРИ ВИНИКНЕННІ  
АВАРІЙНИХ І НЕСТАНДАРТНИХ СИТУАЦІЙ  
НА ПРИДНІПРОВСЬКІЙ ЗАЛІЗНИЦІ  
(виписка)**

**Загальні вимоги щодо дій причетних працівників у випадку зупинки поїзда на перегоні чи станції**

Про кожну вимушену зупинку, коли необхідно звернути особливу увагу всіх кореспондентів, що перебувають у зоні дії радіостанції поїзда, машиніст по поїзному радіозв'язку, застосовуючи єдину форму передачі повідомлення:

«Увага, увага! Слухайте всі! Я машиніст поїзда № \_\_\_\_ прізвище, зупинився о \_\_\_\_ (час зупинки) на \_\_\_\_ кілометрі, \_\_\_\_ ПК, парної (непарної) колії перегону (станції) \_\_\_\_\_ через \_\_\_\_ (вказати причину). При проходженні по двоколійному (багатоколійному) перегону або по станції», додає: «габарит по суміжній \_\_\_\_ колії (парна, непарна, № станційної колії) порушений», або «габарит по \_\_\_\_ колії не порушений», або «відомостей про наявність габариту по сусідній колії не маю». Увага всі!»

зобов'язаний негайно повідомити:

- машиністу зустрічного поїзда на двоколійному перегоні;
- машиністу поїзда, що слідує за ним, на обладнаному автоблокуванні перегоні;
- черговим по станціях, які обмежують перегін або черговому по станції, де зупинився поїзд (поїзному диспетчеру на дільницях, обладнаних диспетчерською централізацією);
- поїзному диспетчеру;
- начальнику поїзда при веденні пасажирського поїзда;
- відповідальному керівнику робіт у господарському поїзді.

У повідомленні повинна бути зазначена попередня причина зупинки поїзда.

Повідомлення повторюється не менше двох разів.

При отриманні зазначеного повідомлення машиністи всіх поїздів, що перебувають у зоні дії радіозв'язку і чергові по станціях (поїзний диспетчер) зобов'язані припинити переговори по радіозв'язку, уважно вислухати повідомлення та вжити заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів.

Машиніст поїзда, що зупинився, зобов'язаний отримати підтвердження про те, що передані повідомлення сприйнято черговими по станціях (ДНЦ). Зміст отриманого повідомлення черговий по станції (ДНЦ) зобов'язаний записати до ДУ-58.

Після огляду складу поїзда й місця зупинки машиніст зобов'язаний повідомити черговим по станціях, які обмежують перегін, або черговому по станції, де зупинився поїзд (поїзному диспетчеру на дільницях, обладнаних диспетчерською централізацією), та поїзному диспетчеру конкретну причину зупинки й прийняте рішення про подальші дії щодо її усунення.

Якщо рух поїзда не може бути відновлено протягом 20 і більше хвилин і немає можливості утримати поїзд на місці на автогальмах, локомотивна бригада зобов'язана вжити заходів до закріплення поїзда, використовуючи гальмові башмаки й ручні гальма. Подати сигнал для приведення в дію наявних у складі ручних гальм (провідниками пасажирських вагонів, кондукторами, керівниками робіт у господарському поїзді). Доповісти черговому по найближчій станції або поїзному диспетчеру про ситуацію, що склалася.

При зупинці поїзда на двоколійному або багатоколійному перегоні через спрацювання автоматичного обладнання контролю технічного стану рухомого складу, порушення цілісності гальмової магістралі, сходу рухомого складу й відсутності при цьому

інформації про наявність габариту по сусідній колії, машиніст (помічник машиніста) зобов'язаний:

- увімкнути червоні вогні буферних ліхтарів та подавати прожектором сигнал зупинки серіями по три короткочасних мигання до одержання аналогічного сигналу від машиніста зустрічного поїзда та тифоном сигнал загальної тривоги;
- визначитись з необхідністю закріплення поїзда;
- з появою зустрічного поїзда викликати по радіозв'язку машиніста й повідомити його про небезпеку;
- за необхідності встановленим порядком огородити місце перешкоди по сусідній колії.

Червоні вогні буферних ліхтарів і мигаючий прожектор на локомотиві зустрічного поїзда, при відсутності інформації про причину його стоянки, є для машиніста поїзда сигналом зупинки.

Машиніст поїзда, побачивши червоні вогні ліхтарів у буферного бруса й мигання прожектора локомотива зустрічного поїзда, зобов'язаний:

- подати відповідний сигнал прожектором локомотива;
- зупинити поїзд біля локомотива зустрічного поїзда.

Продовження руху дозволяється після отримання інформації про відсутність перешкоди для руху й наявності габариту. Швидкість руху уздовж зустрічного состава не повинна перевищувати 20 км/год при дотриманні особливої пильності й готовності до зупинки при перешкоді.

Огляд складу поїзда після зупинки виконує помічник машиніста, якщо він має стаж самостійної роботи більше одного року. В іншому випадку огляд виконує машиніст.

У випадку відсутності радіозв'язку з черговим по станції та необхідності виклику допоміжного локомотива локомотивна бригада зобов'язана усіма наявними засобами (зупинивши зустрічний поїзд, через машиніста поїзда, що зупинився позаду, через чергового працівника «Поста безпеки» чи чергового по переїзду, через чергового по депо за наявності мобільного зв'язку, працівників інших служб, які знаходяться поблизу локомотива, тощо) замовити допоміжний локомотив та чітко вказати кілометр та пікет, на якому знаходиться голова поїзда. При відсутності поїзного радіозв'язку дозволяється виклик допоміжного локомотива засобами мобільного зв'язку безпосередньо через ДНЦ.

У разі зупинки поїзда на перегоні і відсутності радіозв'язку з машиністом поїзда, ДСП повинен доповісти про це ДНЦ, припинити відправлення поїздів на перегін, всіма наявними способами визначити місцезнаходження голови поїзда (км, пк) (переговорами з машиністами поїздів, які слідуєть по суміжних коліях, через чергових «Постів безпеки», чергових по переїздах, чергового по сусідній станції, що обмежує перегін, за наявності мобільного зв'язку з машиністом – через чергового по депо приписки локомотивної бригади тощо). Якщо у наявності поблизу є автотранспорт залізничного транспорту, направити працівника господарства перевезень або працівника колії, ЕЧ, ШЧ для з'ясування причин зупинки та місця знаходження поїзда. У необхідних випадках для з'ясування причин та місця зупинки поїзда дозволяється по суміжній колії відправляти окремий локомотив або дрезину).

При вимушеній зупинці пасажирського поїзда та неможливості утримати поїзд на місці на автогальмах, за сигналом машиніста (три довгих) поїзна бригада пасажирського поїзда зобов'язана привести в дію наявні у вагонах поїзда ручні гальма.

На ділянках, обладнаних автоблокуванням, при зупинці на перегоні провідник хвостового вагона зобов'язаний перевірити видимість поїзних сигналів, уважно спостерігати за перегоном, а у випадку підходу поїзда, що йде вслід, вжити заходів щодо його зупинки.

Вказівку про огороження поїзда на перегоні надає машиніст у випадках:

- необхідності надання відбудовного або пожежного поїздів, а також допоміжного локомотива, якщо допомога надається із хвоста поїзда;

– якщо поїзд був відправлений при перерві дії усіх засобів сигналізації та зв'язку по правильній колії на двоколіїний перегін або одноколіїний перегін з повідомленням про відправлення за ним іншого поїзда.

Провідник хвостового вагона, отримавши вказівку на огороження поїзда, повинен розбудити провідника відпочиваючої зміни та виконати огороження поїзда у відповідності до вимог ІСІ.

Якщо минула потреба огороження поїзда, провідник, що огорожує хвіст пасажирського поїзда, за вказівкою машиніста (або через ЛНП) зобов'язаний зняти огороження, а після прибуття у вагон відпустити ручне гальмо (якщо немає інших вказівок).

За необхідності проводиться повне або скорочене випробування гальм.

### **Порядок дій при вимушеній зупинці поїзда через несправність локомотива, МВРС, ССРС**

При відмові тягового устаткування, що забезпечує рух поїзда, й неможливості усунення несправності на станції забороняється відправлятися на перегін.

При несправності, що виникла на перегоні, машиніст зупиняє поїзд за можливості на станції, площадці або прямій ділянці колії, якщо не вимагається екстрена зупинка. Після цього приводить у дію автогальма поїзда й допоміжне гальмо локомотива на максимально припустимий тиск та, за необхідності, забезпечує збереження стиснутого повітря на локомотиві.

З моменту передавання машиністом інформації, регламентованої Розділом 2 Регламенту, починається 10-хвилинний відлік часу для визначення виниклої несправності.

Після підтвердження отримання інформації від одного із чергових по станціях, що обмежують перегін, локомотивна бригада приступає до робіт з усунення виниклої несправності та вживає всіх необхідних заходів щодо якнайшвидшого її усунення.

При неможливості усунення несправності після закінчення 10 хвилин після зупинки поїзда, через чергового найближчої станції або поїзного диспетчера локомотивна бригада зобов'язана замовити допоміжний локомотив із вказівкою кілометра й пікету знаходження локомотива (головної кабіни МВРС).

Після отримання повідомлення про необхідність надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, ДНЦ повинен негайно вжити заходів щодо просування допоміжного локомотива на одну зі станцій, що обмежують перегін.

Після отримання від поїзного диспетчера (чергового по станції) інформації, про те, з якої станції буде надано допомогу й на яку станцію буде виводитися поїзд, локомотивна бригада приступає до більш детального огляду локомотива для усунення несправності.

Якщо несправність усунуто до прибуття допоміжного локомотива, вивід поїзда з перегону здійснюється допоміжним локомотивом до станції. Відчеплення допоміжного локомотива по станції здійснюється тільки з дозволу поїзного диспетчера.

### **Порядок взаємодії працівників у випадку вимушеної зупинки поїзда на перегоні через самовільне спрацювання автогальм**

#### **4.1 Зупинка вантажного поїзда:**

Помічник машиніста за вказівкою машиніста локомотива оглядає склад поїзда для з'ясування причини спрацювання автогальм (роз'єднання або розривання гальмових рукавів, саморозчеплення через несправність автозчепного обладнання, обрив трубок гальмової магістралі, несправності повітродозподільника або інших). У випадку роз'єднання (розриву автозчепу) поїзда вживаються негайні заходи щодо закріплення його хвостової частини гальмовими башмаками та ручними гальмами. Якщо частина состава, що залишилася без локомотива, знаходиться на спуску, протилежному руху, то один із гальмових башмаків обов'язково укладається під колеса хвостового вагона.

Помічник машиніста встановлює причину спрацювання гальм, записує номер хвостового вагона і доповідає машиністу причину спрацювання автогальм та разом і ним звіряє номер хвостового вагона з довідкою форми ВУ-45.

При саморозчепленні автозчепів помічник машиніста зобов'язаний перевірити дію механізму автозчеплення і при його справності, після закріплення хвостової частини поїзда, провести зчеплення вагонів. Після зчеплення вагонів помічник машиніста переконується в правильності зчеплення автозчепів за сигнальними відростками та положенням замків. Команди на осаджування головної частини для зчеплення та на зупинку подає помічник машиніста за допомогою радіозв'язку або видимих ручних сигналів (за необхідності можуть бути використані засоби мобільного зв'язку). Якщо такі сигнали подати неможливо, з'єднання поїзда на перегоні здійснюється за допомогою допоміжного локомотива, який подається у хвіст поїзда. При з'єднанні состава поїзда слід користуватись вимогами пунктів 11.9. 11.10. 11.11 ІРП.

При несправності механізму автозчепу помічник машиніста повинен замінити несправні деталі за рахунок знятих з хвостового вагона або локомотива, про що машиніст повідомляє поїзного диспетчера дільниці. Про необхідність поповнення деталями механізму автозчепу поїзний диспетчер сповіщає найближчий ПТО.

Якщо причиною спрацювання автогальм стали обрив автозчепу, тягового хомута або хребтової балки і частини поїзда з'єднати неможливо, поїзний диспетчер та черговий по дирекції залізничних перевезень приймають рішення про спосіб виводу частин поїзда з перегону за допомогою допоміжного локомотива та доводить його до відома машиніста та чергових по станціях, які обмежують перегін.

Якщо причиною спрацювання автогальм стало роз'єднання або розрив гальмових рукавів, несправність повітродозподільника, обрив трубок гальмової магістралі або інші пошкодження гальмової магістралі, локомотивна бригада повинна вжити заходів щодо усунення несправності та відновлення цілісності гальмової магістралі. Перед відновленням руху поїзда повинно бути проведено скорочене випробування автогальм, з відміткою в довідці форми ВУ-45, вилучено гальмові башмаки з-під вагонів, відпущено ручні гальма.

У випадку неможливості усунення несправностей та відновлення цілісності гальмової магістралі у вантажному поїзді, якщо виникає необхідність відключення частини гальмової магістралі поїзда, виведення поїзда з перегону повинно здійснюватись тільки за допомогою допоміжного локомотива, поданого у хвіст поїзда, з обов'язковим вмиканням гальмової магістралі хвостової частини з магістраллю допоміжного локомотива, за умов перекриття кінцевих гальмових кранів на вагонах з несправною гальмовою магістраллю. Машиністи головного та допоміжного локомотивів після проведення скороченої проби автогальм і відміток у довідках форми ВУ-45 з особливою пильністю та швидкістю не більше, ніж 25 км/год доводять поїзд до найближчої станції, де несправність усувається або відчіпляється несправний вагон. Машиніст допоміжного локомотива повинен виконувати команди машиніста головного локомотива, що надаються по радіозв'язку. При довжині хвостової частини понад 80 вісей на допомогу повинен надаватись двосекційний локомотив.

Якщо вслід за поїздом, у якому спрацювали автогальма з вимогою допоміжного локомотива з хвоста поїзда, відправились інші поїзди, то вони виводяться з перегону із дотриманням вимог розділів 11 і 12 ІРП.

Після випадку саморозчеплення або розриву автозчепу машиніст зобов'язаний заявити поїзному диспетчерові безпосередньо або через чергового по станції про необхідність проведення контрольної перевірки гальм. Вимогу про проведення контрольної перевірки гальм поїзний диспетчер (черговий по станції) записує в журнал руху поїздів, де вказує час одержання заявки, номер поїзда й прізвище машиніста. Враховуючи профіль колії, машиніст і поїзний диспетчер визначають станцію, на якій буде проведено контрольну перевірку гальм, та порядок прямування поїзда до цієї станції. Для організації проведення контрольної перевірки гальм поїзний диспетчер організовує виклик причетних працівників.

Якщо до пункту контрольної перевірки гальм поїзд має прослідувати більше одного перегону і заявка машиніста містить інформацію про низьку ефективність гальм, поїзний диспетчер зобов'язаний передати ДСП усіх станцій на шляху прямування реєстрований наказ щодо особливого режиму прямування цього поїзда.

## 4.2 Зупинка пасажирського поїзда

Помічник машиніста разом із начальником поїзда та поїзним електромеханіком за вказівкою машиніста локомотива оглядають склад поїзда для з'ясування причини спрацювання автогальм (роз'єднання гальмівних рукавів, саморозчеплення через несправність автозчепного обладнання, обрив трубок гальмової магістралі, несправності повітророзподільника або інших), звіряють номер хвостового вагона із вказаним в довідці форми ВУ-45. У випадку розриву поїзда вживають негайних заходів щодо закріплення хвостової частини поїзда ручними гальмами (відповідальний – начальник поїзда) та гальмовими башмаками (відповідальний – помічник машиніста). Причину спрацювання автогальм доповідають машиністу локомотива.

При виявленні загальмованих вагонів провідник зобов'язаний зробити відпуск гальма підняттям нагору ручки повідця відпускнуго клапана, що перебуває на підлозі коридорної сторони в середині вагона, і повідомити про те, що трапилося, начальнику поїзда. У випадку невідпуску гальм провідник вживає заходів щодо зупинки поїзда та доповідає начальнику поїзда. В подальшому за вказівками начальника поїзда вживаються заходи щодо відпуску гальм у вагоні.

При одержанні сигналу від машиніста про відмову гальм пасажирського состава провідники зобов'язані привести в дію ручні гальма вагонів, закручуючи штурвал ручного гальма у напрямку руху годинникової стрілки, а перед відправленням поїзда за командою машиніста та начальника поїзда – відкрити штурвал ручного гальма назад до упору та переконатися, що гальма відпущені, спостерігаючи за рухом поїзда з тамбура вагона.

Якщо причиною спрацювання автогальм стало роз'єднання або розрив гальмових рукавів, несправність повітророзподільника, обрив гальмової магістралі, трубок або інші пошкодження гальмової магістралі, які можливо усунути на місці, локомотивна бригада разом із начальником поїзда та поїзним електромеханіком повинні вжити заходів щодо усунення несправності та відновлення цілісності гальмової магістралі у поїзді. Перед відновленням руху поїзда повинно бути проведено скорочене випробування гальм, за участю начальника поїзда та провідника хвостового вагона, з відміткою у довідці форми ВУ-45. Після цього помічник машиніста вилучає гальмові башмаки з-під вагонів, начальник поїзда забезпечує відпущення ручних гальм вагонів.

У випадку неможливості відновлення цілісності гальмової магістралі у пасажирському поїзді, коли виникає необхідність відключення гальмової магістралі поїзда в одному або декількох вагонах, виведення поїзда з перегону повинно здійснюватись тільки за допомогою допоміжного локомотива, наданого у хвіст поїзда з обов'язковим вмиканням гальмової магістралі хвостової частини з гальмівною магістраллю допоміжного локомотива. Машиністи головного та допоміжного локомотивів після проведення скороченого випробування автогальм та відміток у довідках форми ВУ-45 зі швидкістю не більше за 15 км/год доводять поїзд до найближчої станції, де несправність усувається або відчіпляється несправний вагон. Машиніст допоміжного локомотива застосовує режим тяги і гальмування у виключних випадках і тільки за вказівкою машиніста головного локомотива.

При неможливості з'єднання поїзда (обрив автозчепу, тягового хомута або хребтової балки та інші) поїзд виводиться з перегону частинами до найближчих станцій, тільки за допомогою допоміжного локомотива, наданого у хвіст поїзда.

Подальше рішення по відновленню складу поїзда приймає начальник дирекції залізничних перевезень.

Якщо вслід за поїздом, у якому спрацювали автогальма і якому потрібно надавати допоміжний локомотив з хвоста поїзда, відправились інші поїзди, то вони виводяться з перегону, керуючись вимогами розділів 11 і 12 ІРП.

## **Порядок дій працівників у випадках пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання**

У випадку пошкодження струмоприймача або контактної мережі машиніст вживає заходів щодо негайної зупинки поїзда із застосуванням екстреного гальмування, відключає на ЕРС силові і допоміжні кола, контактори опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів, опускає струмоприймачі та закріплює поїзд.

Поїзний диспетчер повинен терміново викликати через радіозв'язок машиністів поїздів, що прямують услід, і додатково повідомити про зупинку поїзда на перегоні, подальші дії з відновлення руху поїзда виконувати спільно (узгоджувати) з енергодиспетчером. Енергодиспетчер приймає рішення щодо виїзду на місце пошкодження працівників району контактної мережі.

Першим поїздом услід тому, який виявив пошкодження, або з поїздом, що повинен прямувати по сусідній колії, черговий по станції відправляє на перегін, з якого отримано повідомлення про пошкодження контактної мережі, працівників району контактної мережі з видачею попередження про порядок прямування. У цьому попередженні зазначається місце зупинки (кілометр, пікет) для висадки працівників району контактної мережі. Подальше прямування поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд.

Машиністи поїздів, що рухаються вслід за першим поїздом, відправленим на перегін у супроводі працівників району контактної мережі, отримавши повідомлення про пошкодження контактної мережі, затримуються на станції до отримання від працівників району контактної мережі повідомлення про наступний порядок проходження поїздами небезпечного місця.

За необхідності виклику відбудовних засобів для усунення пошкодження на електрифікованих дільницях першим до місця пошкодження направляється спеціальний рухомий склад району контактної мережі для відключення і заземлення контактної мережі.

У разі виявлення несправностей контактної мережі (провисання проводів, пошкодження ізоляторів, нахил фіксатора, обривання струни, нахил опори і т. ін.), які не входять у габарит рухомого складу, працівники дистанції електропостачання, які виявили несправність, повинні огородити цю дільницю і подавати сигнал «Опустити струмоприймач» машиністам електрорухомого складу відповідно до вимог пункту 8.9.1 ІСІ.

Місце виявлення несправності контактної мережі (обрив проводу, падіння фіксатора, консолі, опори і т.ін.) з порушенням габариту рухомого складу необхідно огородити, як раптово виниклу перешкоду, відповідно до вимог ІСІ.

При організації руху поїздів з опущеним струмоприймачем керівник відбудовних робіт через енергодиспетчера дає заявку на видачу машиністам поїздів попередження про місце опускання та підйому струмоприймачів.

Працівник, який виявив пошкодження (окрім локомотивних бригад), зобов'язаний залишатися на місці, забезпечувати огороження місця перешкоди до прибуття відбудовної бригади району електропостачання або контактної мережі.

Поїзний диспетчер або енергодиспетчер, отримавши повідомлення про пошкодження, терміново інформують один одного і чергового по дирекції залізничних перевезень і намічають порядок дій щодо ліквідації пошкодження, відновлення руху поїздів і організації відбудовних робіт.

Черговий по дирекції залізничних перевезень і поїзний диспетчер при пошкодженні контактної мережі зобов'язані:

- терміново установити порядок руху поїздів з урахуванням можливостей схеми живлення і секціонування контактної мережі;
- закрити перегін для руху поїздів у залежності від характеру пошкодження: для всіх поїздів чи тільки тих, які прямують електротягою;
- організувати виведення поїзда з відключеної дільниці контактної мережі і звільнити перегін;

– за необхідності відправлення відбудовного спеціального рухомого складу району контактної мережі видати наказ на їх прямування до місця пошкодження на правах відбудовного поїзда.

При одночасному відключенні електропостачання пристроїв контактної мережі і СЦБ на одному перегоні або станції енергодиспетчер повідомляє поїзного диспетчера і поновлює електропостачання в такій послідовності:

- електропостачання пристроїв СЦБ (основне або резервне, у т.ч. ДГА);
- електропостачання пристроїв контактної мережі;
- електропостачання пристроїв СЦБ від другого джерела живлення (за затвердженою схемою).

Чергові по станції, поїзні диспетчери у разі пошкодження контактної мережі зобов'язані позачергово надавати всі види зв'язку для переговорів локомотивних бригад, енергодиспетчера та інших причетних працівників з метою з'ясування характеру пошкодження та особливостей пропуску поїздів.

### **Порядок дій при наїзді на людину або зіткненні з автотранспортним засобом**

Якщо на залізничній колії, яка входить у маршрут руху поїзда, перебуває людина або автотранспортний засіб, локомотивна бригада зобов'язана подавати сповіщувальний сигнал до того моменту, поки людина або автотранспортний засіб не покине небезпечну зону.

Машиніст зобов'язаний застосувати екстрене гальмування у випадку виникнення загрози наїзду або зіткнення (пішохід або водій транспортного засобу не реагує на звукові сигнали, які подаються локомотивною бригадою, та не залишає небезпечну зону), враховуючи швидкість руху та гальмівний шлях.

При наїзді на людину машиніст робить встановленим порядком повідомлення про причину зупинки по радіозв'язку та направляє помічника машиніста на місце події.

Помічник машиніста визначає стан потерпілого. У випадку, якщо потерпілий живий, надає першу медичну допомогу та доповідає машиністу. У випадку смертельного травмування виносить тіло потерпілого за габарит рухомого складу й доповідає машиністу про вжиті заходи.

Після отримання інформації від помічника машиніста про стан потерпілого подальші дії машиніст погоджує з поїзним диспетчером (у випадку зупинки поїзда на перегоні) або з начальником станції чи черговим по станції (у випадку зупинки поїзда в межах станції). За необхідності, через чергового по станції, викликає швидку допомогу.

При можливості транспортування локомотивна бригада через поїзного диспетчера або чергового по станції викликає швидку медичну допомогу на станцію та доставляє потерпілого до станції у вагоні пасажирського поїзда або на локомотиві вантажного поїзда.

При неможливості транспортування потерпілого локомотивна бригада, через поїзного диспетчера або чергового по станції викликає швидку медичну допомогу на місце події та знаходиться на місці події до прибуття медиків чи спеціально направленою працівника. Рішення про направлення працівника залізниці на місце події приймає черговий по дирекції залізничних перевезень та вирішує питання доставки працівника до місця будь-яким можливим способом для нагляду за потерпілим до прибуття медпрацівників.

При зіткненні з автотранспортним засобом машиніст робить встановленим порядком повідомлення про причину зупинки по радіозв'язку та направляє помічника машиніста на місце події.

Після огляду місця події машиніст додатково повідомляє поїзного диспетчера та чергового по станції про наявність потерпілих, необхідність виклику швидкої допомоги, наявність габариту, пошкодження локомотива та можливість їх усунення самостійно. За необхідності сповіщає поїзного диспетчера про необхідність надання допоміжного локомотива, відновних засобів.

Усі подальші дії локомотивна бригада погоджує з поїзним диспетчером.

## **Порядок дій у випадку виявлення окремих вагонів, що слідують у загальмованому стані або із заклинюванням колісних пар**

### **Вантажний поїзд**

Якщо при відпущених гальмах виявлено (отримано повідомлення) про самовільне гальмування окремих вагонів, локомотивна бригада зобов'язана:

- при слідуванні по сприятливому профілю вантажного поїзда зупинити поїзд повним службовим гальмуванням та оглянути состав;
- при слідуванні пасажирського поїзда зупинити поїзд повним службовим гальмуванням незалежно від профілю та оглянути состав;
- при проходженні вантажного поїзда по несприятливому профілю спробувати відпустити гальма короткочасним переведенням ручки крана машиніста в І положення до підвищення тиску в зрівнювальному резервуарі на 0,5 - 0,8 кгс/см<sup>2</sup> вище зарядного. Якщо після цього гальма вагона не відпустять, зупинити поїзд повним службовим гальмуванням та оглянути состав.

Помічник машиніста чи машиніст (при стажі самостійної роботи помічника машиніста менше 1 року) за необхідності відпускає гальма вручну, виключає повітродозподільник, випускає повітря із запасного резервуара й переконується, що гальма вагона відпущені. Після цього переконується у відсутності пошкоджень поверхонь кочення колісних пар.

У випадку, коли після виключення повітродозподільника та випуску повітря із запасного резервуара гальма не відпустили, працівник локомотивної бригади перекидає роз'єднувальний кран та викручує пробку з гальмівного циліндра, перевіряє ручне гальмо на наявність повного відпуску різьбового механізму. Якщо гальмівні колодки не відійшли від поверхонь кочення колісних пар, необхідно вибити валик в розпірній тязі й підв'язати тягу до триангелів.

У випадку, коли огляд колісних пар виконує помічник машиніста і є необхідність протягування поїзда, помічник машиніста надає відповідну команду машиністу. Якщо огляд виконує машиніст, то він повертається на електровоз, проводить помічнику машиніста стислий інструктаж про можливі пошкодження колісних пар та посилає його для перевірки, після прибуття помічника машиніста до вагона виконує протягування поїзда.

Машиніст, у випадку відключення гальм вагонів, перераховує гальмове натиснення поїзда й дані вносить в довідку форми ВУ-45, швидкість подальшого слідування визначає згідно з пунктом 6 додатку № 2 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. Після цього перевіряє щільність гальмової магістралі, яка не повинна відрізнятись від щільності, зазначеної в довідці форми ВУ-45, більше, ніж на 20% у бік зменшення або збільшення. При виявленні змін більше 20% виконати дії, передбачені пунктом 9.4 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. При стоянці більше 30 хвилин виконати дії, передбачені пунктом 9.4 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. Після приведення поїзда в рух зробити перевірку дії гальм.

### **Пасажирський поїзд**

В пасажирському поїзді роботи щодо відпуску гальм у вагоні та огляд колісних пар виконують поїзний електромеханік сумісно з працівником локомотивної бригади під керівництвом начальника поїзда.

У випадку заклинювання колісної пари (рух вагона «юзом» через невідпуск гальм або з інших причин) провідник зобов'язаний зробити відпуск гальма підняттям вгору ручки повідця відпускового клапана, що знаходиться на підлозі в середині вагона. Якщо юз не припиняється, вжити заходів щодо зупинки поїзда та викликати начальника поїзда. Начальник поїзда разом з машиністом ухвалює рішення щодо порядку подальшого прямування поїзда.



## **Порядок взаємодії працівників при сходженні вагонів на перегоні з виходом за габарит**

Чергові по станціях, що обмежують перегін (а при ДЦ – безпосередньо ДНЦ), і машиністи поїздів повинні відповісти машиністу, який передав повідомлення. Отримавши повідомлення, ДСП в першу чергу негайно вживає заходів щодо припинення відправлення поїздів на перегін, а також, у разі стабільної роботи радіозв'язку, додатково повідомляє про зупинку поїзда внаслідок сходу рухомого складу машиністів, які слідуєть вслід за поїздом, в якому допущено схід рухомого складу та по суміжних коліях, а також повідомляє ДСП станції, обмежуючої перегін, та ДНЦ. У випадку коли ДСП не має можливості повідомити машиністів, що слідуєть вслід за поїздом, в якому допущено схід рухомого складу, ДСП повідомляє ДНЦ, після чого поїзний диспетчер негайно викликає машиніста поїзда, що рухається позаду, і машиніста поїзда, що прямує по сусідній колії, та додатково повідомляє про зупинку поїзда внаслідок сходу рухомого складу.

Також ДСП повинен з'ясувати інформацію про сходження вагонів у поїзді та негайно повідомити ДНЦ місце, де сталося сходження (км, пк), інформацію про кількість вагонів, що зійшли, та характер сходу (в т.ч. наявність габаритів по суміжних коліях), організувати виклик начальника станції, майстра з поточного утримання колії, електромеханіків СЦБ і зв'язку, відповідального працівника ЕЧК. За наявності потерпілих викликати швидку медичну допомогу.

ДНЦ негайно повідомляє ДНЦО, ЕЧЦ про схід вагонів та надає наказ на закриття перегону (колії) для руху поїздів.

ДНЦО надає наказ на відправлення відновного поїзда (відповідно до дислокації) та доповідає про випадок транспортної події ДН, УРБ, ДГП.

ДНЦ дільниці забезпечує своєчасне відправлення відновного поїзда на станцію, що обмежує перегін, де сталося сходження.

ДНЦО, ДНЦ сумісно організують виведення головної та хвостової частин поїзда з перегону.

ДНЦО, ДНЦ, ЕЧЦ аналізують ситуацію по доповіді машиніста на предмет подальшого руху поїздів по суміжній колії (якщо дільниця двоколійна чи багатоколійна – наявність енергопостачання та габаритів по суміжних коліях).

ДНЦО, ДГП у випадках необхідності організують відхилення пасажирських та вантажних поїздів іншими маршрутами.

При сходженні пасажирського вагона з рейок провідник вагона зобов'язаний:

- оцінити місце сходу вагона (перегін, станція, штучні споруди) і повідомити встановленим порядком начальнику (бригадиру) поїзда й поїзному електромеханіку;
- переконатися, чи немає загоряння під вагоном і короткого замикання на корпус;
- організувати евакуацію пасажирів у сусідні вагони або на земляне полотно при відсутності небезпеки для пасажирів від зустрічних поїздів. Переконатися в повній евакуації пасажирів.

## **Дії працівників у разі виявлення в рухомому складі колісної пари з повзуном (вибоїною) або наваром понад 2 мм**

Машиніст поїзда або оглядач вагона повідомляє черговому по станції про наявність в поїзді рухомого складу з повзуном (вибоїною) або наваром понад 2 мм, який інформує поїзного диспетчера дільниці, чергового по станції, з якої прибув поїзд, начальника станції та диспетчера дистанції колії.

Поїзний диспетчер дільниці повідомляє поїзного диспетчера сусідньої дільниці або залізниці, з якої прибув поїзд, ДНЦО та диспетчера дистанції колії. ДНЦО повідомляє ДН, УРБ, ДГП. ДГП повідомляє диспетчера служби колії, начальників служб колії, перевезень та головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці, а також ДГП залізниці, з якої прибув поїзд. Диспетчер служби колії повідомляє диспетчера служби колії залізниці, з якої прибув поїзд з повзуном (вибоїною) або наваром понад 2 мм.

ТЧ, РПЧ, ВЧД після з'ясування машиністом поїзда або оглядачем вагонів розміру повзуна або навару, інформацію про це негайно передавати ДСП для подальшого надання її працівникам господарства колії.

ПЧ негайно після отримання інформації про виявлення в рухомому складі колеса з повзуном (вибоїною) або наваром, його розміру та з'ясування типу рейок і пропущеного тоннажу (тип рейок та пропущений тоннаж повинен знаходитись у диспетчера дистанції колії та щорічно оновлюватись), повідомленням встановлює подальший порядок здійснення руху по дільниці колії таким чином:

Перегони для руху поїздів до закінчення огляду закриваються у випадках:

- якщо в колії укладено рейки та стрілочні переводи типу Р43 і легші;
- якщо в колії укладено рейки та стрілочні переводи типу Р50 і важчі, які пропустили тоннаж понад нормативний;
- за температури повітря  $-10^{\circ}\text{C}$  і нижче у випадку проходження колісної пари з повзунами (вибоїнами) 3 мм і більше по рейках Р50; 4 мм і більше - по рейках Р65 і Р75;
- за температури повітря вище  $-10^{\circ}\text{C}$  у випадку проходження колісної пари з повзунами (вибоїнами) 4 мм і більше по рейках Р50; 5 мм і більше - по рейках Р65 і Р75.

В інших випадках до закінчення огляду встановлюється швидкість руху поїздів не більше 40 км/год. При виявленні пошкоджених повзуном рейок і стрілочних переводів до їхньої заміни порядок прямування поїздів встановлюється працівником, який перевіряє залізничну колію, за посадою не нижче бригадира колії.

В усіх випадках керівництво дистанції колії негайно організовує позачергову перевірку рейок дефектоскопічними засобами.

#### **Дії причетних працівників у разі виникнення «поштовху у колії» на шляху прямування поїзда**

Машиніст локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу) у разі виявлення під час руху горизонтального або вертикального поштовху повинен:

- зменшити швидкість руху до 15 км/год, а при різкому ударі – зупинити поїзд службовим гальмуванням для огляду небезпечного місця і виявлення характеру несправності та умов подальшого руху;
- у разі несправності поїзного радіозв'язку, а також у випадках, коли від чергового по станції (ДНЦ при ДЦ) і машиніста прямуючого вслід поїзда по радіоз'язку відповіді не отримано, машиніст, який першим виявив несправність у колії, повинен зупинити поїзд на першому пункті, де є телефонний зв'язок (сигнальні установки, колійні споруди, переїзди тощо) і доповісти про це черговому найближчої станції або поїзному диспетчеру.

Черговий по станції (при диспетчерській централізації – поїзний диспетчер), одержавши повідомлення від машиніста про наявність поштовху в колії, зобов'язаний:

- припинити відправлення поїздів на цей перегін;
- повідомити поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, яка обмежує перегін, машиністів непарних (парних) поїздів, які були раніше відправлені на перегін за поїздом, машиніст якого повідомив про поштовх: «Я черговий по станції (найменування станції, прізвище ДСП). Машиніст поїзда № \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ км, пікет \_\_\_\_, о \_\_\_\_ год \_\_\_\_ хв виявив поштовх у колії (горизонтальний, вертикальний, односторонній, двосторонній, нехарактерний стукіт тощо) при швидкості \_\_\_\_\_ км/год. Причину не встановлено»;
- викликати на станцію шляхового майстра (бригадира колії) та проінформувати про випадок диспетчера дистанції колії;
- якщо характер переданого машиністом повідомлення свідчить про неможливість руху поїздів по перегону, то черговий по станції, не очікуючи наказу поїзного диспетчера про закриття перегону, повинен дати машиністам поїздів, які знаходяться на перегоні, вказівку про припинення подальшого руху;
- якщо поштовх виявлено у межах станції, потрібно негайно припинити рух по цій колії або стрілочному переводу до усунення несправності;

– здійснити запис у журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46;

– видати попередження на перший готовий до відправлення зі станції поїзд (крім пасажирського) про прямування його на відстань 1 км до місця заявленого «поштовху» в супроводі шляхового майстра, а за його відсутності – бригадира колії (або іншого, старшого за посадою керівника дистанції колії), які приймають рішення щодо подальшого порядку руху поїздів на місці перешкоди; перший поїзд на перегін, з якого отримано повідомлення про «поштовх» на шляху прямування поїзда, ДСП відправляє у супроводі працівника дистанції колії (шляхового майстра, а за його відсутності бригадира колії) з видачею машиністу поїзда попередження, у якому зазначається місце зупинки, що знаходиться перед тим місцем, де зафіксовано «поштовх»; подальше прямування поїзда здійснюється за вказівкою зазначених вище працівників дистанції колії;

– отримавши по телефону або по радіозв'язку повідомлення від працівника дистанції колії про прийняте рішення щодо усунення несправності та порядок руху поїздів на місці перешкоди, записати його в журнал огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46;

– поїзди, що прямують вслід за першим поїздом, який відправлений у супроводі працівників дистанції колії на перегін після отримання повідомлення про «поштовх», затримуються на станції до отримання від працівників дистанції колії повідомлення про порядок проходження поїздами небезпечного місця;

– про отримання повідомлення доповісти поїзному диспетчеру і після цього здійснювати відправлення поїздів на перегін з видачею (за необхідності) попередження про зменшення швидкості руху;

– у разі необхідності черговий по станції відправлення видає попередження на поїзди, що відправляються на перегін, з якого отримано інформацію про поштовх у колії; у попередженні на підставі висновку працівників дистанції колії зазначаються умови прямування поїздів через небезпечне місце;

– якщо повідомлення надійшло в темну пору доби і після проведеної перевірки не виявлено перешкоди, то обмеження швидкості руху поїздів до 25 км/год діє до здійснення повторної перевірки у світлу пору доби.

Машиніст поїзда, що прямує на перегоні вслід за поїздом, машиніст якого надав повідомлення про «поштовх», після отримання повідомлення про наявність (факт) «поштовху» від машиніста або від чергового по станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера), повинен:

– зменшити швидкість руху до 25 км/год і прямувати з особливою пильністю та готовністю негайно зупинити поїзд;

– прибувши до місця передбачуваної перешкоди (поштовху), машиніст зупиняє поїзд і особисто (або за його вказівкою - помічник машиніста) проводить огляд дільниці колії, після чого приймає рішення про можливість подальшого руху;

– після огляду колії машиніст доповідає по радіозв'язку черговому по станції (при диспетчерській централізації – поїзному диспетчеру) інформацію такого змісту: «ДСП станції \_\_\_\_\_. Я, машиніст поїзда № \_\_\_\_\_ зупинився на \_\_\_\_\_ км, пікет \_\_\_ з причини заявленого поштовху. Після огляду колії, де заявлено поштовх, можу прямувати далі зі швидкістю не більше 25 км/год». Або: «Далі рухатися не можу до усунення несправності колії (зазначити, якої саме)».

Поїзний диспетчер (ДНЦ), отримавши повідомлення від чергового по станції, а на дільницях ДЦ – від машиніста, про виявлення локомотивною бригадою поштовху в колії, повинен:

– припинити відправлення поїздів на цей перегін; перший поїзд на перегін, з якого отримано повідомлення про «поштовх» на шляху прямування поїзда, відправити у супроводі працівника дистанції колії (шляхового майстра, а за його відсутності – бригадира колії);

– терміново доповісти про виявлений поштовх черговому по дирекції (ДНЦО) та диспетчеру оперативного-розпорядчого відділу служби перевезень;

– зробити запис про виявлений поштовх у книгу диспетчерських розпоряджень із зазначенням часу повідомлення та прізвища особи, від якої отримано повідомлення;

– зробити відмітку на графіку виконаного руху про наявність поштовху в колії на відповідному перегоні або станції із зазначенням кілометра та пікету;

– у разі неможливості здійснювати рух через перешкоду в колії однією з колій двоколіїної дільниці, поїзний диспетчер керується вимогами пункту 15.9 ІРП, а саме:

«Закриття одноколіїного перегону, однієї або декількох головних колій на одноколіїному і багатоколіїному перегонах проводиться поїзним диспетчером на підставі:

а) розпорядження начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) у випадках проведення передбачених планом ремонтно-коліїних, будівельних або відновлюваних робіт, а також ремонтних робіт на контактній мережі;

б) вимоги, отриманої від машиніста поїзда, що зупинився на перегоні, або вимоги працівників дистанції колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання та ін. у разі непередбаченої несправності на перегоні колії, споруд і пристроїв, що загрожує безпеці руху поїздів.

Одержану вимогу поїзний диспетчер зобов'язаний записати в журнал диспетчерських розпоряджень, зазначивши час надходження та особу, від якої вона надійшла.

Усі письмові вимоги, повідомлення, телеграми й телефонограми мають зберігатися разом із журналом диспетчерських розпоряджень»;

– здійснює контроль за діями чергового по станції.

Черговий по дирекції (ДНЦО), отримавши від ДНЦ інформацію про заявлений «поштовх у колії» на шляху прямування поїзда, повинен:

– повідомити про «поштовх у колії» ДГП, начальника дистанції колії, а в робочий час, крім того, начальника дирекції залізничних перевезень та апарат безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці;

– записати отриману інформацію у Книгу «Поштовх у колії»;

– контролювати дії поїзного диспетчера та працівників дистанції колії щодо організації безпечного руху поїздів по місцю, на якому заявлено «поштовх у колії».

Диспетчер оперативного-розпорядчого відділу служби перевезень (ДГП), отримавши від поїзного диспетчера повідомлення про виявлення «поштовху в колії», повинен:

– доповісти черговому по службі колії та в апарат головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці;

– контролювати дії поїзного диспетчера щодо організації руху на дільниці.

Шляховий майстер (бригадир колії), одержавши повідомлення про «поштовх», повинен:

– негайно з'явитися до чергового по станції (при диспетчерській централізації - повідомити поїзного диспетчера про появу на станції) і першим поїздом (за відсутності поїзда – самостійно) виїхати на місце виявленого «поштовху»;

– прибувши на місце, де виявлено «поштовх», перевірити стан колії, при цьому особливу увагу приділити огляду колії на вказаному пікеті, а також на сусідніх пікетах (протягом 1 км до та після місця заявленого «поштовху»). Установити характер несправності і порядок руху поїздів, ужити заходів щодо її усунення;

– після огляду колії надати повідомлення черговому по станції (поїзному диспетчеру) щодо організації безпечного руху поїздів;

– прибувши на станцію з місця виявленого «поштовху», зробити відповідний запис у журналі огляду колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та контактної мережі форми ДУ-46 (або підписати повідомлення, передане раніше черговому по станції з місця виявленого поштовху) та повідомити старшого шляхового майстра (начальника дільниці) та диспетчера дистанції колії, який доповідає начальнику дистанції колії;

– якщо при перевірці колії, пристроїв чи споруд у темний час доби несправність не виявлено, шляховий майстер або бригадир колії обов'язково дають заявку на видачу на поїзди попередження щодо обмеження швидкості руху до величини, яка б забезпечувала безпеку руху поїздів у залежності від стану колії, але не більше 25 км/год, до повторної перевірки стану колії у світлий час доби. Якщо шляховим майстром чи бригадиром колії при повторній перевірці колії несправність не виявлено, на місце виїжджає працівник дистанції колії за посадою не нижче старшого шляхового майстра (начальника дільниці), а у разі повторення «поштовху» для розслідування та вжиття заходів на місце заявленого «поштовху» виїжджає особисто начальник дистанції колії і ревизор з безпеки руху поїздів у господарстві колії ревизорської дільниці.

Кожен випадок виявлення поштовху в колії реєструється в книзі «Поштовх у колії», яка повинна знаходитися у диспетчера дистанції колії, в апараті безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці, у службі колії та апараті безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниці.

Начальник дистанції колії у кожному випадку поштовху проводить розслідування його причин, розробляє заходи щодо попередження таких випадків. Матеріали розслідування випадку «поштовху в колії» надсилає у службу колії та до апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту дільниці залізниці.

### **Порядок дій працівників при виявленні відхилень колії за напрямком в плані**

При виявленні відхилень колії за напрямком в плані машиніст зобов'язаний:

- застосувати службове гальмування з метою прослідування небезпечної ділянки з якнайменшою швидкістю (застосування екстреного гальмування не допускається);
- негайно повідомити чергового по станції про розташування небезпечного місця.

Черговий по станції, який отримав інформацію про наявність відхилення колії за напрямком в плані («Кута в плані»), повідомляє про це машиністів поїздів, що прямують слідом, та поїзного диспетчера, а також інформує майстра шляхового (бригадира колії) і чергового по дистанції колії.

Поїзний диспетчер та черговий по станції, отримавши повідомлення про наявність «Кута в плані», забороняють відправлення поїздів на перегін або дану колію до прибуття на місце працівника дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії, окрім випадків доставки на місце працівників дистанції колії.

Працівник дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії негайно відправляється на небезпечну ділянку, після огляду якої визначається з допустимою швидкістю руху поїздів.

Якщо причиною появи «Кута в плані» є дія температурних сил в рейках безстикової колії, то при перевищенні величини бокового переміщення колійної решітки більше 10 мм колія закривається для руху.

В разі, коли зсув колійної решітки викликано механічною дією на колію автотракторної чи іншої техніки (несанкціоноване втручання), швидкість руху встановлюється в залежності від величини відхилення.

Після визначення причин наявності «Кута в плані» працівники дистанції колії негайно вживають заходів щодо його усунення.

### **Порядок дій причетних працівників у випадку зламу і розриву рейкової колії**

Однією з причин появи заборонного показання прохідного світлофора або появи на локомотивному світлофорі "КЖ" чи "Білого" вогню може бути порушення цілісності рейкової колії і злам рейки, розрив стику послаблення болтів і стикового скріплення та відсутність рейкових з'єднувачів.

При прямуванні поїзда на заборонне показання прохідного світлофора або при його раптовому перекритті на заборонне показання машиніст локомотива зупиняє поїзд встановленим порядком і у подальшому діє порядком, встановленим пунктом 5.2 ІРП.

У випадку, коли після проходження встановленим порядком прохідного світлофора з заборонним показанням на локомотивному світлофорі після червоного з'явиться жовтий, червоний з жовтим або зелений вогонь, локомотивна бригада зобов'язана:

- зупинити поїзд і попередити про це чергових по станції, що обмежують даний перегін, поїзного диспетчера та машиністів поїздів, які слідують у напрямку зламу або розриву рейкової колії;

- загальмувати локомотив краном допоміжного гальма з фіксацією ручки крана в останньому положенні та закріпити її у такому положенні фіксатором, вилучити реверсивну рукоятку і виконати огляд цілісності обох рейок колії в зворотному напрямку не менше 250 метрів. При виявленні порушення цілісності рейкової колії повідомити про це чергових по станціях, які обмежують перегін, із зазначенням кілометра і пікету;

- встановити можливість подальшого руху поїзда по виявленій несправності, керуючись наступним такими вимогами:

- а) при утворенні в місці зламу рейки зазору не більше 25 мм на колії із залізобетонним шпалами (при відсутності горизонтального уступу та справному скріпленні) дозволяється вивести поїзд з місця пошкодження зі швидкістю не більше 5 км/год з обов'язковою присутністю на місці пошкодження помічника машиніста чи працівника колії (посадою не нижче бригадира колії) і наявності візуального контакту між машиністом поїзда та особою, яка спостерігає за місцем пошкодження;

- б) при утворенні зазору більше, ніж 25 мм, на залізобетонних шпалах та будь-якому характері зламу рейки на дерев'яних шпалах рух поїзда без вжиття спеціальних заходів забороняється.

Черговий по станції (ДНЦ при ДЦ), отримавши повідомлення про порушення цілісності рейкової колії, зобов'язаний:

- припинити відправлення на перегін поїздів, окрім випадків доставки працівників дистанції колії та дистанції сигналізації та зв'язку для огляду колії, засобів механізації та інструменту;

- повідомити про несправність поїзного диспетчера;

- викликати працівників дистанції колії посадою не нижче бригадира, електромеханіка дистанції сигналізації та зв'язку та організувати їх оперативне доставляння до місця пошкодження. Зробити відповідний запис у журналі ДУ-46 (ДУ-58).

У разі отримання повідомлення черговим працівником залізничного переїзду про злам або розрив рейкової колії від працівника дистанції колії, працівника дистанції сигналізації та зв'язку або іншої особи, він повинен негайно за допомогою радіозв'язку попередити про це машиністів поїздів, які знаходяться на перегоні, та повідомити чергових по станціях, які обмежують перегін, із зазначенням кілометра і пікету.

Якщо зовнішнім оглядом локомотивною бригадою причину порушення нормальної роботи автоблокування не виявлено, то машиніст поїзда повинен по поїзному радіозв'язку повідомити чергового по найближчій станції. Черговий по станції реєструє повідомлення в журналі форми ДУ-58 і сповіщає поїзного диспетчера дільниці. Далі локомотивна бригада діє згідно з вимогами пункту 16.27 ПТЕ.

#### **Дії працівників у разі виявлення дефектних рейок по коду 14**

Обхідники колії у разі виявлення дефектних рейок по коду 14 повідомляють бригадира колії та шляхового майстра. Шляховий майстер інформує про випадок диспетчера дистанції колії. Диспетчер дистанції колії інформує про це майстра цеху дефектоскопії та керівників дистанції колії, технічний відділ, а також чергового по станції для надання інформації про поїзди та локомотиви, що прослідували по даному місцю.

Машиніст локомотива у разі виявлення дефектних рейок по коду 14 повідомляє чергового по станції про виявлене місце пробуксування, який, у свою чергу, інформує диспетчера дистанції колії. Диспетчер дистанції колії інформує про це шляхового майстра

(бригадира колії), майстра цеху дефектоскопії, керівників дистанції колії (ПЧ, ПЧЗ, ПЧГ, ПЧЗШС).

Після отримання інформації про виявлене місце пробуксовки шляховий майстер або бригадир колії виходить на місце та за допомогою штангенциркуля і металевої лінійки вимірює глибину пробуксовки. Згідно з Інструкцією ЦП-0061, якщо глибина пробуксовки понад 1 мм, рейка вважається дефектною і береться під нагляд, при глибині пробуксовки від 1 до 2 мм швидкість руху поїздів не повинна перевищувати 120 км/год, при глибині пробуксовки від 2 до 3 мм – 70 км/год, при глибині пробуксовки від 3 до 4 мм – 40 км/год, при пробуксовці понад 4 мм рейка підлягає заміні в першу чергу. До її заміни швидкість руху не повинна перевищувати 25 км/год.

Шляховий майстер (бригадир колії) сумісно з операторами цеху дефектоскопії із застосуванням дефектоскопічного візка проводять перевірку рейки, щоб переконатися у відсутності під викришуванням поперечної тріщини та, в залежності від результатів огляду, визначаються з умовами подальшої експлуатації рейки.

Начальник станції, проаналізувавши відправлення, прослідування та зупинки поїздів або локомотивів, у визначений шляховим майстром час, по колії, на якій виявлено пробуксовку, у добовий термін надає до дистанції колії інформацію із зазначенням номера поїзда та часу.

Технічний відділ дистанції колії сумісно з ТНЦС або ДНЦС з'ясовує номер локомотива, його приписку та прізвище машиніста, після чого направляє листа на адресу ДН та ТЧ для вжиття заходів по недопущенню подібних випадків та відшкодування збитків, понесених на відновлення рейкової колії.

#### **Порядок дій працівників при аварійній ситуації, яка виникла на шляху прямування або під час прийому та відправлення поїзда**

Машиніст локомотива і його помічник для визначення класу небезпеки та номера аварійної картки відкривають натурний лист поїзда, де є окремі відомості щодо вагонів з небезпечними вантажами, та за номером вагона визначає номер аварійної картки. Якщо такий вагон слідує за паперовим перевізним документом, то інформацію щодо номера аварійної картки, номера ООН, класу небезпеки машиніст локомотива може визначити за паперовим перевізним документом.

Якщо вагон слідує за електронним перевізним документом та за наявності номера вагона, індексу поїзда ДСП може самостійно або через товарну контору визначити номер аварійної картки, номер ООН, класу небезпеки через запит АСКВП УЗ-Є за натурним листом у «Відомості вагонів ЕПД з небезпечними вантажами». Працівники товарної контори таку інформацію можуть визначити також через АРМ ТВК за електронним перевізним документом. Якщо перевезення виконується у внутрішньому сполученні, така інформація наявна у графі 20 накладної, а якщо перевезення СМГС – то у графі 11 накладної.

Повідомлення машиніста, яке передається для ДСП (ДНЦ), повинно містити опис характеру аварійної ситуації, дані про наявність потерпілих, найменування вантажу, номер аварійної картки, номер ООН, кількість небезпечних вантажів у зоні аварійної ситуації, повідомлення щодо зняття напруги з контактної мережі.

ДСП, отримавши номер аварійної картки та номер ООН, визначає у книзі «Зміни до правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійної ситуації» за номером аварійної картки основні властивості та види небезпеки, засоби індивідуального захисту та необхідні дії, які потрібно здійснити з вагоном, що завантажений таким вантажем.

За даними аварійної картки для організації виконання маневрової роботи на станції ДСП самостійно або через товарну контору станції визначає норми прикриття, яка, в свою чергу, через АРМ ТВК за електронним перевізним документом, де така інформація визначена у накладній (якщо здійснюється перевезення у внутрішньому сполученні), у графі 60, а якщо перевезення СМГС, то у графі 11, або за номером ООН та найменуванням

вантажу визначається у додатку 2 у графі 19 «Мінімальні норми прикриття» Правил перевезень небезпечних вантажів, затверджених МТУ № 1430 від 25.11.2008 зі змінами.

Ліквідація аварійної ситуації на станції здійснюється на коліях, передбачених ТРА станції.

### **Порядок дій при виявленні витікання небезпечного вантажу з вагона на шляху прямування поїзда**

Локомотивна бригада при отриманні перевізних документів перед відправленням поїзда ознайомлюється з натурним листом щодо наявності небезпечних вантажів у поїзді.

У разі виникнення аварійної ситуації на перегоні у поїзді, у складі якого є вагони з небезпечними вантажами, машиніст локомотива зобов'язаний:

- зупинити поїзд у зоні, віддаленій від житлових та побутових приміщень, штучних споруд річок та водоймищ;
- негайно вжити заходів щодо захисту членів локомотивної бригади від можливого впливу небезпечних вантажів;
- розкрити пакет з перевізними документами, а при їх відсутності по натурному листу поїзда встановити найменування вантажу, номер аварійної картки і номер ООН вантажу і надати ці дані поїзному диспетчеру через чергового по станції;
- за вказівкою поїзного диспетчера або провідника, який супроводжує небезпечний вантаж, вживати заходів згідно з аварійною карткою щодо усунення витікання небезпечного вантажу.

Черговий по станції при отриманні повідомлення від машиніста локомотива про аварійну ситуацію з небезпечними вантажами зобов'язаний:

- негайно сповістити про ситуацію начальника станції та поїзного диспетчера;
- припинити відправлення на перегін всіх поїздів, крім відбудовних та пожежних;
- сповістити про ситуацію районні (міські) відділи з питань надзвичайних ситуацій.

При виникненні аварійної ситуації з небезпечним вантажем черговий по станції зобов'язаний:

- припини рух поїздів та маневрову роботу в небезпечній зоні;
- сповістити про ситуацію начальника станції, поїзного диспетчера та районний (міський) відділ з питань надзвичайних ситуацій;
- організувати виведення з небезпечної зони не менше, ніж на 200 м, працівників залізниці та пасажирів, які в цей час знаходяться на станції;
- переставити вагони і небезпечним вантажем, то можуть становити небезпеку, в безпечне місце на відстань, зазначену в аварійній картці, але не менше 200 м від виробничих і житлових будівель або на спеціально обладнані колії, обумовлені в ТРА станції.

### **Порядок дій працівників у разі виявлення порушення ТУ навантаження або розладу вантажу на шляху прямування, у т.ч. за допомогою промислового телебачення, коли поїзд проходить станцію на ходу**

ДСП станцій, що обмежують перегін, отримавши інформацію про наявність у поїзді вагона з комерційними несправностями (розлад навантаження, розвалювання вантажу, вихід вантажу за габарит), вживає заходів щодо негайної зупинки поїзда та перекриває сигнал (у випадку, якщо сигнал відкритий) вхідного (вихідного, маршрутного) світлофора, інформує по радіозв'язку машиністів поїздів, які слідуєть у цьому напрямку, поїзного диспетчера та чергового по станції, що обмежує перегін, припиняє відправлення поїздів на вказаний перегін, а також вживає заходів щодо припинення руху по суміжних коліях перегону. При розладі вантажу на станції ДСП зупиняє рух по суміжних коліях.

Помічник машиніста проходить вздовж состава поїзда до останнього вагона та з'ясовує, чи порушено габарит, а також номер такого вагона або його порядковий номер у составі, із зазначенням рахунку «з голови», або «з хвоста», а також можливість усунення несправності силами локомотивної бригади. Помічник доповідає машиністу, який, у свою чергу, остаточно з'ясовує можливість її усунення силами локомотивної бригади та



можливість подальшого руху поїзда до найближчої станції, про що повідомляє поїзного диспетчера чи ДСП станцій, обмежуючих перегін.

ДСП станції приймання поїзда до його прибуття інформує причетних працівників (приймальника поїздів чи прийомоздавача, або особу, яка виконує ці обов'язки) щодо состава поїзда, у якому є вагон з комерційною несправністю, а саме: короткий опис несправності, номер колії прийому, номер вагона або його порядковий номер у составі поїзда. За отриманою інформацією причетний працівник повинен за допомогою існуючих на станції інформаційних технологій (через запит до АСКВП УЗ-Є) з'ясувати інформацію за електронним натурним листом поїзда та за перевізним документом щодо найменування вантажу та умов його розміщення у вагоні. Комерційний працівник станції (товарний касир, прийомоздавач, приймальник поїздів або комерційний агент), в свою чергу, через АРМ ТВК за електронною накладною проглядає графу 20 накладної (якщо перевезення у внутрішньому сполученні) або графу 11 накладної (якщо перевезення СМГС), де визначена назва вантажу та порядок розміщення цього вантажу. З урахуванням отриманої інформації причетний працівник станції (за наявності представників вагонного господарства – сумісно з ними) проводить комерційний огляд цього вагона для прийняття рішення щодо усунення несправності, а також щодо необхідності відчеплення вагона від поїзда.

Якщо несправність було усунуто силами локомотивної бригади, поїзд слідує до найближчого ПКО, ПТО, де вагони з виявленим порушенням повинні бути оглянуті робітниками комерційного та вагонного господарства, які, в свою чергу, остаточно вирішують можливість слідування таких вагонів до станції призначення.

Якщо несправність силами локомотивної бригади усунути неможливо, приведення вантажу до можливості транспортування здійснюється з виїздом на перегін працівниками найближчої станції та ПТО, після чого поїзд повинен слідувати до найближчої станції, де працівниками комерційного господарства із залученням працівників суміжних господарств буде визначатися можливість та порядок слідування вагонів на станцію призначення або необхідність перевантаження. У випадку, коли усунути розлад навантаження без застосування техніки неможливо, рішення щодо виправлення технічних умов навантаження та подальше слідування поїзда приймається керівництвом дирекції.

У разі порушення Технічних умов навантаження та кріплення вантажу у вагоні, а саме: завантаження вагона понад їх трафаретну вантажопідйомність, нерівномірне завантаження на візки, що виявлено за допомогою динамічних вагонних ваг, працівники станції зобов'язані вживати заходів щодо їх усунення відповідно до вимог «Порядку дій працівників станції у разі виявлення за показаннями динамічних ваг випадків завантаження вагонів понад вантажопідйомність, різниці завантаження візків, поперечного зміщення центру маси вантажу понад допустимої норми», затвердженого заступником генерального директора Укрзалізниці у 2007 році.

### **Порядок дій при спрацюванні пристроїв контролю нагріву букс у пасажирському поїзді**

У разі спрацювання СКНБ провідник пасажирського вагона поїзда повинен:

- зупинити поїзд стоп-краном у будь-якому місці;
- за допомогою поїзного радіозв'язку або через провідників сусідніх вагонів сповістити начальника поїзда і поїзного електромеханіка про причину зупинки поїзда;
- подати сигнал зупинки розгорнутим червоним прапором або червоним вогнем ручного ліхтаря у бік локомотива з того боку вагона, з якого забезпечується видимість сигналу одним з членів локомотивної бригади;
- переконавшись у тому, що сигнал продубльовано провідниками сусідніх вагонів, до приходу ЛНП або ПЕМа на дотик перевірити нагрівання букс (температура верхньої частини та оглядових кришок букс по всьому составу повинна бути приблизно однаковою).

Начальник поїзда після з'ясування причини зупинки поїзда повідомляє машиніста локомотива про нагрів буксового вузла і обговорює з ним порядок огляду несправного вагона.

Якщо ЛНП і ПЕМ встановлено несправність букси (по зовнішніх ознаках або нагріванні), то разом з машиністом локомотива ними визначається безпечний режим руху до найближчої станції.

У випадку виходу з ладу СКНБ та неможливості усунути її несправність, ПЕМ зобов'язаний відключити СКНБ, проінструктувати провідників під розпис у рейсовому журналі про необхідність проведення перевірки нагрівання всіх букс вагона на дотик на стоянках поїзда на станціях понад 5 хвилин.

При одержанні інформації від локомотивної бригади або поїзного диспетчера про зупинку поїзда по показанню приладів ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б ЛНП і ПЕМ зобов'язані негайно прибути до вагона, по зовнішніх ознаках та на дотик визначити технічний стан букс і іншого підвагонного обладнання.

Якщо в результаті огляду буде встановлено, що в показаних засобами контролю вагонах відсутні несправні вузли, то повинні бути оглянуті по два суміжних вагона в кожному бік від зафіксованого. При відсутності несправностей в оглянутих п'ятьох вагонах за наявності інформації про збої засобів контролю в підрахунку вагонів на цей поїзд слід зробити огляд усіх вагонів із зазначеного боку поїзда.

### **Порядок дій локомотивних бригад МВРС у разі спрацювання автоматичного обладнання контролю технічного стану рухомого складу**

За сигналом «Тривога 1» вжити заходів до плавного зниження швидкості МВРС до 20 км/год службовим гальмуванням, прямувати з особливою пильністю до першого зупинного пункту, спостерігаючи за складом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації. На зупинному пункті оглянути всі буксові вузли колісних пар МВРС. У разі відсутності зауважень дозволяється рух МВРС зі встановленою швидкістю. У разі виявлення зауважень локомотивна бригада діє згідно з вимогами ЦВ-ЦШ-0053.

У разі, якщо після прослідування двох підряд ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б від чергових по станції надходить інформація, що дані спрацювання хибні, на першій графіковій зупинці, спостерігаючи за складом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, перевірити механічне, гальмівне, тягове, обладнання та КП МВРС з обох сторін, при цьому час огляду вагонів не повинен перевищувати 15 хв. Після з'ясування обставин діяти згідно з вимогами Інструкції ЦВ-ЦШ-0053.

### **Загроза розмиву або розмив земляного полотна**

Локомотивна бригада при виявленні загрози розмиву земляного полотна залізничних колій проходить небезпечну ділянку з особливою пильністю зі швидкістю, яка забезпечує безпеку руху поїзда, і сповіщає про це чергових по станціях, що обмежують перегін і машиністів поїздів, які рухаються по перегону.

При отриманні інформації про загрозу розмиву земляного полотна черговий по станції припиняє відправлення поїздів у даному напрямку та доводить до відома машиністів усіх відправлених на цей перегін поїздів інформацію про можливість перешкод для руху. Крім цього, сповіщає чергових сусідніх станцій, поїзного диспетчера, колійного майстра або бригадира колії. Поїзний диспетчер дільниці сповіщає чергового по дирекції, а він, у свою чергу, - начальника дирекції залізничних перевезень.

У випадку необхідності з'ясування ситуації на місці розмиву колії, за командою поїзного диспетчера на перегін може бути відправлено локомотив, який відчіпляється від поїзда на станції, у супроводженні працівника дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії.

Машиністу локомотива надається попередження про зупинку у межах кілометра попереду місця розмиву колії. Працівник дистанції колії зобов'язаний оглянути небезпечне місце та встановити можливість і порядок пропуску поїздів на перегоні. Цю інформацію він

повинен передати у формі повідомлення черговому найближчій станції будь-якими засобами зв'язку. Черговий по станції реєструє повідомлення в журналі форми ДУ-46 і сповіщає поїзного диспетчера дільниці.

Якщо за умовами профілю колії на станції заборонено залишати вагони без локомотива, то доставка працівника дистанції колії до місця проводиться усіма можливими засобами (автомобільним транспортом залізниці, відправленням локомотива з іншої станції тощо).

У разі виявлення затоплення колії машиніст зупиняється та сповіщає про це чергових по станціях, які обмежують перегін, із зазначенням кілометра і пікету. Подальші дії проводяться згідно з вищенаведеними пунктами щодо порядку дій у випадку загрози розриву земляного полотна. Рух цьому поїзду забороняється до прибуття на місце представника дистанції колії та з'ясування про можливість безпечного руху з визначенням допустимої швидкості по даній ділянці.

### **Порядок взаємодії працівників у випадку виявлення пожежі у поїзді**

Категорично забороняється зупинити поїзд з палаючими вагонами на залізничних мостах, шляхопроводах, віадуках, естакадах, в тунелях, під мостами, поблизу трансформаторних підстанцій, тягових підстанцій, будівель та споруд, які піддаються горінню, або інших місць, що створюють загрозу швидкого поширення вогню або таких, що перешкоджають організації гасіння пожежі та евакуації пасажирів.

Зупинка поїзда на електрифікованих ділянках залізниць має проводитися з таким розрахунком, щоб палаючі вагони або локомотив не розташовувалися під жорсткими або гнучкими поперечинами, секційними ізоляторами, повітряними стрілками, а також під сполученнями анкерних ділянок контактної мережі.

У випадку, коли виникнення пожежі виявлено при знаходженні поїзда у місцях, що виключають його зупинку, він повинен бути зупинений негайно після проходження цих місць.

Зупинку робити з урахуванням вимог вищенаведених підпунктів, наскільки можливо негайно, з подальшим проведенням якнайшвидшої евакуації пасажирів, у першу чергу з палаючого та сусідніх вагонів, і організацією гасіння пожежі або перешкоджання її поширенню, при сильному вогні силами провідників та локомотивної бригади з використанням усіх наявних засобів пожежогасіння до прибуття підрозділів пожежної охорони. При цьому локомотивна бригада повинна оповістити чергового найближчої станції та поїзного диспетчера з оцінкою ступеня пожежі для визначення потреби у наданні допоміжних заходів (пожежний поїзд, пожежна машина, самостійні дії).

Черговий по станції (ДНЦ при ДЦ), отримавши повідомлення про пожежу в рухомому складі, зобов'язаний:

- затримати до відправлення поїзда, що слідує у напрямку пожежі;
- негайно повідомити машиністів поїздів, які слідує у напрямку пожежі, ДСП сусідньої станції, що обмежує перегін, та поїзного диспетчера. У разі, якщо ДСП не має можливості повідомити машиністів поїздів, які слідує у напрямку пожежі, повідомлення машиністів здійснює ДНЦ;

- уточнити, у разі необхідності, дані про пожежу (найменування та кількість вантажу, що горить, наявність потерпілих, ймовірність перенесення вогню на сусідні вагони або локомотив, ймовірність вибуху вантажу, що загорівся, можливість під'їзду пожежних автомобілів тощо. Зробити запис у журналі руху поїздів форми ДУ-3 (ДУ-2), а при їх відсутності – у ДУ-58;

- викликати особисто або через поїзного диспетчера найближчі пожежні підрозділи Державної пожежної охорони МВС України або пожежний поїзд;

- викликати начальника станції, майстра з поточного утримання колії, електромеханіка зв'язку, електромонтера дистанції контактної мережі (на електрифікованій ділянці залізниці), а якщо є потерпілі – швидко медичну допомогу;

– у разі прийняття поїзним диспетчером рішення про прямування поїзда, в якому знаходяться вагони, що горять, на станцію підготувати колії до його прийому по можливості прийняти його на неелектрифіковану колію.

Поїзний диспетчер, отримавши повідомлення про пожежу, негайно направляє до місця пожежі пожежний поїзд і разом з черговими по станціях організовує доставку головної та хвостової частини поїзда на станції, що обмежують перегін.

Якщо пожежа виникла у рухомому складі на станції, черговий по станції (ДНЦ при ДЦ) зобов'язаний негайно вжити заходів щодо розосередження вагонів на безпечну відстань від місця пожежі (не менше 200 м) та звільнення не менше трьох сусідніх колій з обох боків колії, на якій виникла пожежа.

Після закінчення операцій по відчепленню вагона, що загорівся на електрифікованих дільницях, через чергового по найближчій станції або поїзного диспетчера передати вимогу про зняття напруги у контактній мережі.

Черговий по станції (ДНЦ) після отримання повідомлення від машиніста поїзда, у якому виникла пожежа, про закінчення розосередження вагонів або неможливість його проведення, через поїзного диспетчера надає заявку про зняття напруги у контактній мережі та її заземлення встановленим порядком.

### **20.1 Пасажи́рський поїзд**

Робітники поїзної бригади при виявленні задимленості у поїзді зобов'язані негайно через начальника поїзда сповістити локомотивну бригаду і приступити до ліквідації пожежі.

Начальник поїзда після зупинки поїзда організовує евакуацію пасажирів і гасіння пожежі наявними засобами, за необхідності залучаються вогнегасники з локомотива.

Машиніст поїзда направляє помічника машиніста з гальмовими башмаками до вагона, що загорівся, для відчеплення його від поїзда. При цьому спочатку просувається вперед головна частина з вагоном, що загорівся, на безпечне місце, але не менше, ніж на 10 метрів. Після закріплення вагона, що загорівся, він відчіпляється від головної частини, а головна частина поїзда просувається на безпечне місце, але не менше, ніж на 10 метрів.

### **20.2 Електропоїзд**

При виявленні пожежі в електропоїзді машиніст зобов'язаний:

– подати сигнал пожежної тривоги, сповістити по радіо провідників про необхідність розосередження пасажирів в інші вагони;

– загальмувати поїзд і після його зупинки відкрити двері вагонів на польовий бік колії та приступити до гасіння пожежі;

– під час зупинки перевести в нульове положення рукоятку контролера, вимкнути швидкодіючий вимикач, опустити всі струмоприймачі, зупинити поїзд і вжити заходів з його утримання на місці, переконатися в тому, що всі струмоприймачі опущені і контактний провід не торкається вагонів;

– на ЕПЛ-2Т при використанні устаткування аерозольного пожежогасіння необхідно переконатися у відсутності людей у салоні, тамбурі, приміщенні санвузлів вжити заходів по зачиненню дверей, вікон, люків. Для використання аерозольного пожежогасіння відчинити ящик з блоком управління БУ-УАПВ-ВМ, перевести перемикач у залежності від місця загоряння пожежі з нейтрального положення в положення “Пожежа в салоні”, “Пожежа в шафі” натиснути кнопку «пуск вагона».

Якщо пожежа не може бути ліквідована самостійно наявними засобами, необхідно розчепити поїзд і відвести палаючий вагон (вагони) на відстань, яка виключає можливість перекидання вогню на сусідні вагони або будівлі, що знаходяться поблизу, але не менше, ніж 50 м. При цьому спочатку просувається вперед головна частина з вагоном, що загорівся. Після закріплення вагона, що загорівся, він відчіпляється від головної частини, а головна частина поїзда просувається вперед на безпечне місце, але не менше, ніж 50 м.

Після ліквідації пожежі своїми силами або силами пожежних підрозділів відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті і можливості слідувати з поїздом до

основного депо місце пожежі має знаходитись під постійним наглядом провідника або помічника машиніста для попередження можливого наступного загоряння.

### **20.3 Вантажний поїзд**

При виявленні пожежі у вантажному поїзді машиніст локомотива зобов'язаний:

- подати сигнал пожежної тривоги;
- загальмувати та зупинити поїзд;

– розкрити пакет з перевізними документами, а при їх відсутності по натурному листу поїзда встановити найменування вантажу, що горить, номер аварійної картки, а також наявність у складі поїзда інших вагонів з небезпечними вантажами і супроводжуваних провідниками та передати цю інформацію поїзному диспетчеру або черговим по станціях, що обмежують перегін;

– разом з помічником машиніста приступити до ліквідації пожежі наявними засобами пожежогасіння.

У разі неможливості ліквідувати пожежу наявними засобами пожежогасіння, вжити заходів щодо розосередження рухомого складу.

Розосередження рухомого складу необхідно проводити у такій послідовності: загальмувати та закріпити хвостову групу вагонів, що залишаються, відвести головну групу вагонів з вагоном чи вагонами, які горять, на відстань, що виключає можливість перенесення вогню на вагони, що залишаються, та будівлі і споруди, але не менше 10 м (при пожежі у вагонах із легкозаймистими вантажами та цистернах зі зрідженими і стиснутими газами - на відстань не менше 200 м; у вагонах з вантажами класу небезпеки 1 (ВМ) – на відстань не менше 300 м), відчепити та закріпити гальмовими башмаками вагон, у якому виявлено пожежу, відвести у головну частину вагонів, що залишилися, на вищезазначену відстань і закріпити їх.

При пожежі у двосекційних тепловозах необхідно провести розчеплення та розосередження їх секцій на відстань не менше 10 м одна від одної та від головного вагона.

### **Порядок дій при саморозчепленні вагонів у пасажирському поїзді**

Черговий диспетчер дільниці повинен прийняти рішення про порядок виведення поїзда з перегону, а також інформувати найближче ПТО (станцію), на якій повинен бути зупинений поїзд після виводу з перегону для заміни автозчепів.

Черговий по дирекції перевезень терміново інформує про випадок саморозчеплення начальника вагонного депо, на дільниці обслуговування якого стався випадок, дільничного ревизора з безпеки руху пасажирського господарства та доповідає черговому диспетчеру служби перевезень залізниці.

Попередній огляд розчеплених автозчепів виконується помічником машиніста (машиністом) локомотива, начальником поїзда та поїзним електромеханіком.

При проведенні попереднього огляду розчеплених автозчепів візуально перевіряється стан обмежувачів вертикальних переміщень на головках автозчепів, за допомогою шаблону № 940р перевіряється стан обох автозчепів (малі зуби автозчепів, відстань від ударних стінок зівів до тягових поверхонь великих зубів, робота запобіжників від саморозчеплення, утримання замків у розчепленому стані, ширина зівів, товщина замків) установлюється причина саморозчеплення і вирішується питання про усунення виявлених несправностей та можливості виводу поїзда самостійно з перегону або виклику допоміжного локомотива.

При збереженні рухливості замків обох автозчепів і відсутності в них видимих несправностей помічник машиніста в присутності начальника поїзда або поїзного електромеханіка повинен зробити зчеплення вагонів, після чого закліпати замки обох автозчепів дерев'яними клинами через отвір у корпусі для сигнального відростка замка.

Для заміни дефектних деталей можливе використання деталей ЗП або крайніх автозчепів хвостового вагона або локомотива, для забезпечення безпечного прямування поїзда з перегону до ближнього ПТО (ПКТО).

Після зчеплення состава проводиться скорочене випробування гальм.

Під час прямування поїзда до пункту проходження через торцеві двері вагонів, які розчеплювалися, повинно бути виключене.

Після усунення несправності поїзд виводиться з перегону до ближнього ПТО або станції, на якій передбачена можливість проведення заміни автозчепів, які розчепилися.

#### **Порядок дій при несправностях автозчепного пристрою у пасажирському поїзді**

Машиніст, за необхідності, повинен подати сигнал для приведення в дію наявних у складі ручних гальм (три довгі).

Провідники вагонів повинні підняти фартухи перехідного майданчика й замкнути торцеві двері вагонів у місці обриву.

Помічник машиніста з начальником поїзда повинні оглянути місце роз'єднання состава, перевірити наявність хвостової частини состава та вжити заходів щодо її закріплення, встановити несправність і повідомити машиніста.

Машиніст локомотива або начальник поїзда повинен повідомити поїзного диспетчера та чергового по станції про можливість прямування поїзда або виводу поїзда з перегону.

#### **Порядок взаємодії працівників у випадку виводу пасажирського поїзда з перегону з несправними хвостовими сигналами**

При виявленні непрацюючих хвостових сигналів та неможливості усунення несправності провідник хвостового вагона повинен негайно сповістити начальника поїзда і поїзного електромеханіка.

Начальник поїзда негайно по радіозв'язку чи іншим способом сповіщає локомотивну бригаду.

Начальник поїзда призначає провідника, який у тамбурі з несправним хвостовим сигналом сигналізує червоним світлом переносного ліхтаря (через скло перехідних дверей).

Машиніст локомотива негайно по радіозв'язку повідомляє машиністів всіх поїздів, що прямують по перегону у парному та непарному напрямках, чергових по станціях, що обмежують перегін, поїзного диспетчера із зазначенням часу та місця виходу з ладу хвостових сигналів.

Черговий по дирекції залізничних перевезень на першій дільничній станції організовує перестановку вагона з несправними хвостовими сигналами, з постановкою у хвіст поїзда вагона зі справними хвостовими сигналами.

#### **Порядок дій помічника машиніста у випадку втрати машиністом здатності управляти локомотивом**

У випадку втрати машиністом здатності управляти локомотивом помічник машиніста по радіозв'язку повідомляє поїзного диспетчера, чергових по станціях, що обмежують перегін, і машиністів поїздів, що перебувають на перегоні, а в пасажирському поїзді – начальника поїзда.

Помічник машиніста, при відсутності посвідчення на право керування локомотивом, зупиняє поїзд екстремим гальмуванням. Після зупинки поїзда фіксує рукоятку крана допоміжного гальма локомотива в останньому гальмівному положенні й вживає заходів щодо закріплення состава, надає першу медичну допомогу машиністу та погоджує порядок подальших дій з поїзним диспетчером.

За наявності посвідчення на право керування локомотивом, за узгодженням з поїзним диспетчером, помічнику машиніста дозволяється довести поїзд без зупинки до найближчої станції зі швидкістю, що забезпечує безпеку руху.

Подальший порядок руху визначається поїзним диспетчером.

### **Приймання і відправлення поїздів при несправності маршрутних показчиків напрямку та колії приймання**

При відправленні з колії при відкритому вихідному світлофорі, але непрацюючому маршрутному показчику (з лампочок білого кольору), машиніст зобов'язаний отримати інформацію від ДСП, куди відправляється поїзд.

При прийманні на станцію при відкритому вхідному світлофорі, але непрацюючому показчику колії прийому та відсутності можливості оперативно отримати додаткову інформацію від ДСП, машиніст повинен прослідувати ці світлофори без зупинки з підвищеною увагою, тому що невідомо, на яку колію чи парк приймається поїзд.

## ПРИКАЗ № 135/Н

от 20.02.2007 г

### «О введении в действие порядка включения и опробования тормозов при выполнении маневровой работы»

При наличии в ТРА станции или в местной инструкции требований относительно включения автотормозов вагонов перед выполнением маневров, а также во всех случаях выполнения маневровой работы поездным локомотивом по станции, с выездом за границу станции и при подаче вагонов на подъездные пути предприятий - **установить следующий порядок сокращенного опробования автотормозов** перед началом работы:

**1.0 - составитель поездов** после соединения рукавов тормозной магистрали в составе, между локомотивом и первым вагоном,

*обязан:*

- проверить наличие сжатого воздуха;
- плотность ТМ;
- убедиться в свободном прохождении воздуха по ТМ путём кратковременного (на 1-2 сек.) скрыть концевой кран последнего вагона;
- сначала предупредить об этом машиниста локомотива по р/связи или двусторонней парковой связи;
- после закрытия крана и зарядки ТМ составитель поездов даёт машинисту локомотива команду **«тормозить»**;
- после срабатывания тормозов двух последних вагонов, контролируя их по выходу штоков ТЦ и прижатию тормозных колодок к колёсным парам, подаёт команду машинисту локомотива **«отпустить тормоза»**;
- после проверки отпускания тормозов двух последних вагонов составитель поездов по двусторонней парковой связи или радиосвязи докладывает машинисту;

*«в ТМ хвостового вагона №..... сжатый воздух есть, тормоза сработали»;*

- в случае несрабатывания тормозов последних двух хвостовых вагонов, они должны быть переставлены первыми от локомотива, после чего сокращенное опробование тормозов нужно повторить.

**1.2** - после проведения сокращённого опробования тормозов *машинист локомотива обязан:*

- сделать запись в б/журнал ТУ - 152 *за формой*;
- дата и время опробования;
- СОТ (сокращённое опробование тормозов);
- №..... последнего вагона;
- Ф.И.О. машиниста;
- Ф.И.О. составителя поездов.

**1.3** - при последующем выполнении маневровой работы (оценка вагонов или прицепка вагонов со стороны локомотива) сокращённое опробование тормозов не выполняется, а только проверяется прохождение воздуха по ТМ путём кратковременного (на 1-2 сек) открытия концевой крана последнего вагона.

**1.4** - при прицепке вагонов в хвостовую часть маневрового состава:

- производится включение автотормозов с проверкой их действия согласно п. 1.1. данного приказа без записи в б/журнале ту-152.

**2.0** - при наличии в ТРА станции или в местных инструкциях требований относительно включения тормозов вагонов маневрового состава и их полного опробования, а также всех случаев при выполнении маневровой работы на путях с уклоном более 0,018, установить следующий порядок полного опробования тормозов перед началом маневров:



- 2.1** - составитель поездов после соединения рукавов ТМ в составе, между локомотивом и первым вагоном, *обязан*:
- проверить наличие сжатого воздуха;
  - плотность ТМ;
  - убедиться в свободном прохождении воздуха по ней путем кратковременного (на 1-2 сек.) открытия концевого крана последнего вагона.
  - сначала предупредив об этом машиниста локомотива по р/связи или двусторонней парковой связи.
  - после закрытия крана и зарядки ТМ составитель поездов дает машинисту локомотива команду «тормозить» и проверять срабатывание тормозов каждого вагона.
  - потом дает машинисту команду «отпустить тормоза» и проверять отпускание тормозов каждого вагона.
  - после окончания полного опробования тормозов составитель поездов обязан сделать запись в журнал опробования тормозов маневрового локомотива, или в б/журнал ТУ-152 за формой:
    - дата и время опробования;
    - где должны выполняться маневры или куда подаются вагоны;
    - пот (полное опробование тормозов) в составе №..... вагонов;
    - тормоза №..... вагонов включены (указывается общее количество вагонов в маневровом составе и фактическое количество с включенными тормозами);
    - Ф.И.О. и подписи составителя и машиниста локомотива;
- 3** - при наличии в ТРА станции или местной инструкциях требований относительно включения автотормозов вагонов маневрового состава и их опробования, а также всех случаев отправления маневрового состава на подъездные пути со станции, которые предшествуют уклонам 0,018 и более, или приравненных к таким, порядок включения автотормозов и выполнения их полного опробования устанавливается соответственно к разделу 9 инструкции ЦТ-ЦВ-ЦЛ – 0015;
- в этом случае полное опробование тормозов выполняется штатным осмотрщиком вагонов, а на станциях и разъездах, где нет осмотрщика вагонов, лицами, утвержденными приказом дирекции (составители поездов, главные кондукторы и т.д.);
  - машинисту, после полного опробования тормозов лицом, что производил опробование, выдает справку ВУ- 45. Машинист, получивший справку ВУ- 45, обязан убедиться в том, что указанные в ней данные соответствуют нормам, установленным уз и требованиям инструкции ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015.
- 4** - **во всех случаях при проведении полного или сокращенного опробования тормозов** в маневровом составе, за исключением п.3 данного приказа, **машинист обязан** протянуть скоростемерную ленту после разрядки ТМ краном машиниста и постановки РКМ в 4 - е положение.
- 5** - **ответственность за правильное опробование тормозов** и достоверность данных справки ВУ- 45 или записи в б/журнал ТУ-152 по кругу своих обязанностей несут лица, которые выполняли полное или сокращенное опробование тормозов.
- 6** - **перед отправлением поезда с промежуточной станции**, где нет штатных осмотрщиков вагонов, на перегон, что обслуживается составительской бригадой, составитель поездов обязан:
- после формирования поезда выполнить полное опробование тормозов и вручить машинисту справку ВУ- 45;
  - в случае прицепки или отцепки вагонов выполнить сокращенное опробование тормозов с отметкой изменений с обратной стороны справки ВУ- 45, которая находится у машиниста.

## ПРИКАЗ № 480 Н

от 18.07.2008 г

### «О порядке содержания и эксплуатации тормозов»

1. Гальмівне устаткування локомотивів, вагонів і моторвагонного рухомого складу (МВРС), що видається під поїзди, повинно відповідати нормам, встановленим інструкціями з експлуатації, ремонту, обслуговування і випробування гальмівного устаткування відповідного рухомого складу.

2. Крани допоміжного гальма, управління ГРС, що знаходяться в кабінах, повинні бути обладнані допоміжними пристроями для фіксації ручки крана в останньому гальмівному положенні, стоп-крани пасажирських вагонів і МВРС опломбовані в закритому положенні.

3. Начальникам дирекцій залізничних перевезень – заступникам начальника залізниці своїми наказами встановити перелік станцій та працівників, які залучаються до випробування гальм на проміжних станціях і роз'їздах, де немає штатних оглядачів вагонів. Для цих цілей передбачити використання оглядачів вагонів з найближчих ПТО, ППВ чи складачів та їх помічників, які попередньо пройшли навчання за програмою, зазначеною в додатку 7 і успішно склали іспит у встановленому порядку. Періодичну перевірку знань проводити в терміни, встановлені наказом від 14.06.2007 № 499Ц.

4. З метою контролю за забезпеченням безпеки руху поїздів встановити протяжку швидкостемірної стрічки:

- при виїзді локомотива на контрольний пост;
- при переході на маневрову роботу;
- при повній перевірці гальм:
  - після перевірки проходження стисненого повітря по ГМ;
  - після ступені гальмування (при перевірці автоматичних гальм);
  - після відпускання гальм другим положенням РКМ;
- при скороченій перевірці гальм:
  - після ступені гальмування (при перевірці автоматичних гальм);
  - після відпускання автоматичних гальм.

5. Повне випробування гальм на проміжних станціях проводиться в наступному порядку:

- оглядач вагонів, починаючи від локомотива, перевіряє технічний стан поїзда і стан гальмівної магістралі, з'єднання рукавів і відкриття кінцевих кранів (при необхідності усуває виток в ГМ);

- після прибуття до хвостового вагона оглядач перевіряє прохідність повітря по гальмівній магістралі шляхом відкриття кінцевого крана на 5-7 сек.;

- після перевірки цілісності ГМ, працівник станції, залучений до випробування гальм, разом з машиністом перевіряє щільність ГМ, після чого дає команду на приведення гальм у дію;

- працівник, залучена до випробування гальм, перевіряє спрацьовування гальм у всьому поїзді з голови поїзда, а оглядач вагонів - із хвостової частини;

- машиніст перевіряє щільність гальмівної магістралі;
- оглядач повинен замірити величину виходу штока гальмівного циліндра хвостового вагона;
- після зустрічі оглядач вагонів подає машиністу сигнал на відпускання гальм і заповнює довідку ВУ-45, а працівник, який бере участь у випробуванні гальм, ставить свій підпис проти номера вагона, біля якого зустрілися, в довідці, одержує її та перевіряє відпускання гальм у головній частині поїзда;
- оглядач вагонів перевіряє відпускання гальм у хвостовій частині і доповідає ДСП про готовність поїзда до відправлення;
- і тільки після цього працівник, який бере участь у повному випробуванні гальм, у головній частині поїзда вручає довідку ВУ-45 машиністу **з відміткою часу вручення довідки.**

**Локомотивним бригадам категорично забороняється оформляти, виписувати та вносити зміни у довідки ф. ВУ-45 після виконання повного випробування гальм у поїздах на проміжних станціях.**

6. При причепленні на станції, що має ПТО, ППВ до одиночного локомотива групи вагонів незалежно від їх кількості огляд причеплених вагонів і повне випробування автогальм мають виконувати оглядачі вагонів згідно з вимогами ПТЕ та Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015.

7. На станціях, де відсутні ПТО, ППВ та працівники вагонного господарства, повне випробування гальм до 5 вантажних вагонів включно дозволяється проводити помічнику машиніста локомотива.

На станціях після причеплення до одиночного локомотива не більше 5 пасажирських вагонів огляд і повне випробування автогальм виконують працівники вагонного господарства з врученням довідки ВУ-45.

8. На станції, де відсутні пункти підготовки вагонів до перевезень чи ПТО, кожний вагон перед постановкою в поїзд має бути оглянутий і підготовлений для прямування до найближчої станції, що має ПТО. На таких станціях після причеплення до одиночного локомотива не більше 5 вантажних вагонів огляд і повне випробування автогальм виконують без вручення машиністу локомотива довідки ВУ-45, а дані про вагу поїзда, гальмове натиснення з урахуванням ваги і гальмових засобів локомотива дату, час повного випробування гальм, щільність гальмової мережі машиніст локомотива записує в журнал форми ТУ-152 і розписується разом з помічником машиніста.

Поїзд прямує до першої станції з ПТО чи ППВ, де повинно бути виконано повне випробування автогальм, а машиністу повинна бути видана довідка форми ВУ-45.

9. Останні два вагони мають бути з увімкненими та справно діючими автогальмами. Максимальну швидкість руху поїзда визначають за фактичною наявністю гальмового натиснення з урахуванням ваги та гальмових засобів локомотива.

10. Покласти на локомотивні бригади обов'язок проводити скорочене випробування гальм на перегонах, проміжних станціях і роз'їздах, де немає штатних оглядачів вагонів, відповідно до вимог п. 9.3 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015.

11. Після випробування гальм машиніст і помічник машиніста:

- перевіряють правильність заповнення довідки ВУ-45;
- звіряють номер хвостового вагона, кількість осей та вагу поїзда по натурному листу і довідці ВУ-45;

У випадку неправильного заповнення довідки ВУ-45 машиніст зобов'язаний вимагати правильного її оформлення.

12. Після відкриття вихідного (маршрутного) світлофора локомотивна бригада виконує регламент переговорів «Хвилина готовності». Машиніст перед відправленням поїзда ручку крана машиніста переводить у 1-е положення:

- в пасажирському поїзді на 1-2 сек.;
- у вантажному поїзді - до підвищення тиску в Зр.Р. на 0,5-0,7 кгс/см<sup>2</sup> вище зарядного.

Якщо стрілка манометра ГМ буде показувати тиск, близький до показання манометра в головних резервуарах, а при переведенні ручки крана машиніста в поїзне положення буде відбуватися потужний і більш тривалий, ніж звичайно, викид повітря з ГМ в атмосферу через кран машиніста, - це вказує на те, що в пасажирському поїзді, який складається з 12 вагонів і більше, та у вантажному поїзді, що складається більше ніж 20 вагонів, у гальмівну магістраль включені не всі вагони.

У цьому випадку машиністу забороняється відправлятися до перевірки цілісності гальмівної магістралі поїзда і скороченого випробування гальм.

13. При причепленні вагонів у хвостову частину вантажного поїзда перед випробуванням гальм оглядач хвостової частини перевіряє проходження повітря по гальмівній магістралі відповідно до вимоги п.9.3.4 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015, а машиніст виконує протягування швидкостемірної стрічки.

14. **Всі поїзди, що відправляються зі станції, повинні бути забезпечені гальмами з гарантованим натисненням гальмівних колодок відповідно до нормативів по гальмах (додаток № 2 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015).**

При відправленні поїздів з проміжних станцій при менших гальмівних натисненнях, ніж встановлено нормативами, встановити допустимі швидкості руху поїздів згідно з додатком 2 даного положення. Прямування таких поїздів дозволяється до першої станції, що має ПТО або ППВ вагонів.

При вимкненні автогальм у окремих вагонів під час руху поїзда на перегоні або на станції, де немає працівників вагонного господарства, машиніст зобов'язаний сам перерахувати фактичне гальмівне натиснення на 100 тс ваги поїзда і відзначити його на зворотному боці довідки ВУ-45. Швидкість подальшого слідування поїзда встановлювати згідно з фактичним гальмівним натисненням, згідно додатку № 2 даного положення.

Якщо фактичне гальмівне натиснення менше 28 тс на 100 тс ваги для вантажних поїздів і 55 тс для пасажирських, машиніст прямує з поїздом, до першої станції, що має ПТО для усунення несправностей. Машиніст повинен по радіозв'язку про даний випадок доповісти ДСП, ДНЦ. Швидкість подальшого слідування поїзда встановлювати згідно з фактичним гальмівним натисненням, згідно додатку № 2 даного положення.

**Якщо фактичне гальмівне натиснення менше 20 тс на 100 тс ваги в вантажних поїздах і 45 тс на 100 тс в пасажирських, відправляти поїзд зі станції без відновлення дії гальм забороняється.**

Перевірку технічного стану і необхідний ремонт гальмівного обладнання при постановці вагонів у поїзд, подачі під навантаження на станціях, де немає ПТО чи ППВ, виконувати на прилеглих станціях, де є ПТО чи ППВ, у порядку, встановленому наказом начальника дирекції залізничних перевезень.

15. При виявленні не відпускання гальм окремих вагонів, відпускання їх вручну забороняється до з'ясування причин. Усі виявлені несправності гальмівного обладнання вагонів повинні бути усунуті, а дія гальм у цих вагонах перевірена з виконанням скороченого випробування. Якщо повітророзподільники повторно не відпустили гальма вагонів, то на станціях, що мають ПТО, пред'явити ці вагони до технічного обслуговування та усунення несправності. На проміжних станціях ці повітророзподільники виключити і зробити перерахунок гальмівного натиснення. Номери вагонів з несправними повітророзподільниками записати в довідку ВУ-45 і зазначити фактичне гальмівне натиснення на 100 тс ваги поїзда на зворотній стороні довідки.

При відправленні спеціальних вагонів, у яких тара більша 35 тс у порожньому стані, розрахунок гальмівного натиснення робити з розрахунку 33 тс на 100 тс ваги поїзда.

16. Пасажирські поїзди експлуатувати на ЕПГ. Відправлення з пунктів формування й обороту пасажирських поїздів і локомотивів з несправними ЕПГ **забороняється.**

17. Місця і швидкості перевірки дії гальм на шляху прямування в пасажирських, вантажних, рефрижераторних, приміських, а також електропоїздах виконувати згідно з додатком № 1 (надалі до цього положення).

17.1 Відстані, на яких повинне відбуватися зниження швидкості на перегонах, позначити сигнальними знаками "Початок гальмування" і "Кінець гальмування".

17.2 Виготовлення, розміщення і встановлення сигнальних знаків "Початок гальмування" і "Кінець гальмування" при перевірці дії гальм на шляху прямування покласти на начальників локомотивних та моторвагонних депо які обслуговують дані дільниці.

17.3 Швидкість при перевірці дії гальм у поїздах і МВРС встановлюється в межах 40-70 км/год.

При перевірці дії гальм на шляху прямування допускається відхилення від встановленої даним наказом швидкості у бік збільшення (зменшення) до 5 км/год.

17.4 Швидкість проходження вантажних поїздів до місця перевірки гальм, які вказані в додатку 1, у залежності від профілю колії вказати в місцевих інструкціях. Якщо до місця перевірки дії автогальм поїзд рухається на сигнали зменшення швидкості руху чи зупинки, то машиніст зобов'язаний з урахуванням профілю колії і даних ваги поїзда завчасно застосувати гальма і переконатися в їх справності.

17.5 Перевірку дії автогальм на шляху прямування проводити біля знака «ПГ» при швидкості, яка зазначена в додатку 1, зниженням тиску у зрівнювальному резервуарі:

- вантажного навантаженого поїзда та одиночно прямоуючого локомотива на  $0,7-0,8$  кгс/см<sup>2</sup>, у зимовий час у вантажних завантажених поїздах на  $0,8-0,9$  кгс/см<sup>2</sup>.

- вантажних порожніх, вантажно-пасажирських та пасажирських поїздах на  $0,5-0,6$  кгс/см<sup>2</sup>.

При цьому локомотивне гальмо у вантажних поїздах понад 100 осей відпускають. При проведенні перевірки дії гальм застосовувати допоміжне і електричне гальмо на локомотиві у всіх поїздах забороняється.

Після появи гальмівного ефекту і зниження швидкості:

- на 10 км/год у вантажному навантаженому, вантажно-пасажирському, пасажирському поїзді та одиночному локомотиві;

- на 4-6 км/год у вантажному порожньому поїзді;

провести відпуск гальм. Вказане зниження швидкості повинно відбуватися на відстані, яка не перевищує встановлене у додатку 1.

17.6 Якщо зменшення швидкості на 10 км/год відбувається на відстані між знаками «ПГ» і «КГ/33» у вантажних поїздах, знаками «ПГ» і «КГ/60» - у пасажирських поїздах, то поїзд може прямувати далі із встановленою для нього максимальною швидкістю.

17.7 Якщо зменшення швидкості на 10 км/год відбувається до знаку "КГ/28" для вантажних поїздів і до знаку "КГ/55" - для пасажирських поїздів, то відповідно вантажний поїзд повинен рухатись по дільницях колії зі спусками до 0,010 зі швидкістю не більше 70 км/год, а пасажирський поїзд - не більше 100 км/год.

На дільницях колії зі спусками більше 0,010 вантажному поїзду дозволяється рухатись зі швидкістю не більше 50 км/год, а пасажирському - не більше 80 км/год.

17.8 При зниженні швидкості на 10 км/год за знаком «КГ/28» для вантажних і за знаком «КГ/55» для пасажирських - поїзд зупинити екстреним гальмуванням, оглянути состав, звернувши особливу увагу на:

- з'єднання рукавів і відкриття кінцевих кранів;

- включення повітророзподільників та їх режими.

Після перевірки цілісності гальмівної магістралі та виконання скороченого випробування гальм, якщо причину низької ефективності гальм не виявлено, поїзд довести з особливою пильністю зі швидкістю не більше 25 км/год до першої станції, по радіозв'язку доповісти черговому по станції про необхідність зупинки і огляду поїзда працівниками вагонного депо через неефективну дію автогальм.

У подальшому діяти згідно з вимогами пунктів 18.2.4 – 18.2.8, 18.3 – 18.6 цього порядку.

У випадках виявлення причини низької ефективності гальм машиніст зобов'язаний розрахувати гальмівне натиснення на 100 тс ваги поїзда і вести поїзд згідно з вимогами цього порядку.

17.9 Якщо після першого ступеня гальмування початковий ефект не буде отриманий:

- у пасажирському поїзді - протягом 10 секунд;

- у вантажно-пасажирському і порожньому вантажному поїздах до 400 осей - 20 секунд;

- в інших поїздах - 30 секунд,

негайно провести екстрене гальмування і вжити всіх заходів щодо зупинки поїзда.

17.10 На одиночно прямуючому локомотиві після перевірки дії автогальм на станції відправлення:

- при відправленні після прослідування від 200 до 400 метрів при швидкості 20-40 км/год перевірити дію допоміжного гальма зі зниженням швидкості на 5-10 км/год;

- при швидкості руху 40-60 км/год перевірити дію автоматичних гальм зниженням швидкості на 10 км/год.

17.11 При причепленні до одиночно прямуючого локомотива до 5 вагонів включно, зчепів локомотивів та господарських поїздах (з машинами важкого типу), випробування гальм робити в місцях, установлених для вантажних поїздів.

17.12 При неможливості перевірки дії гальм у встановленому місці з ряду причин (слідування на заборонний сигнал і т.д.) перевірку дії гальм виконати в наступному місці, встановленому у додатку 1, пасажирським поїздам на першій дільниці з площадкою чи спуском при швидкості 40-60 км/год.

**18 Порядок дій працівників залізниці у випадках неефективної дії автогальм у поїзді:**

18.1 У випадках виявлення подовженого гальмівного шляху або неефективної дії автогальм поїзда під час застосування екстреного або службового гальмування машиніст зобов'язаний після зупинки поїзда, виконати перевірку цілісності гальмівної мережі згідно з вимогами пункту 10.1.12 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-015.

18.2 У разі виявлення причин неефективної дії автогальм і ознаках пошкодження гальмівної мережі машиніст зобов'язаний:

18.2.1 За допомогою технічної аптечки локомотива виконати ремонт гальмівного обладнання після чого спільно з помічником машиніста провести гальмування та відпускання автогальм і доповісти поїзному диспетчеру про необхідність огляду поїзда на найближчій станції, де є пункт технічного огляду вагонів.

18.2.2 Подальше прямування поїзда здійснювати з особливою пильністю і плавністю, оглядаючи склад поїзда в усіх кривих дільницях колії.

18.2.3 При наближенні до вхідного сигналу станції, де є пункт технічного огляду вагонів, машиніст по радіозв'язку повинен доповісти черговому по

станції про необхідність зупинки і огляду поїзда працівниками вагонного депо через неефективну дію автогальм.

18.2.4 Робітники пункту технічного огляду вагонів, після отримання інформації про неефективну дію гальм на шляху прямування поїзда, зустрічають поїзд і на ходу з'ясовують можливі причини неефективної дії автогальм.

18.2.5 Після зупинки машиніст зобов'язаний доповісти робітникам пункту технічного огляду вагонів про всі обставини гальмування і неефективної дії автогальм.

18.2.6 Робітники пункту технічного огляду вагонів, разом з локомотивною бригадою, оглядають стан вагонів та локомотива, згідно з вимогами п. 3.2.2 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015, з'ясовуючи стан кріплення кінцевих рукавів, повітродозподільників, різьбових з'єднань та іншого обладнання вагонів та локомотива.

18.2.7 Якщо несправність виявлена за час, менший ніж 30 хвилин, робітники пункту технічного огляду вагонів складають акт огляду гальмівної мережі поїзда в двох примірниках (один примірник залишається у локомотивної бригади), усувають несправність і доповідають черговому по станції про можливість подальшого прямування поїзда після скороченого випробування гальм з відміткою довідки ВУ-45 або записом у журналі технічного стану локомотива ф. ТУ-152.

18.2.8 У випадках, коли протягом 30 хвилин несправність не виявлено, працівники пункту технічного огляду вагонів повідомляють про необхідність проведення контрольної перевірки гальм. Контрольна перевірка виконується згідно з вимогами п. 19 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-015.

18.3 У випадках невиявлення причин неефективної дії автогальм машиністу забороняється подальший рух поїзда до усунення несправності.

18.4 Після закінчення поїздки машиніст зобов'язаний зробити запис у "Книзі зауважень машиністів" про виявлення на шляху прямування неефективної дії автогальм.

18.5 Техніки з розшифровування швидкостемірних стрічок після отримання інформації про затримку поїзда повинні надати довідку про розшифровку і всі документи, що стосуються цих обставин, заступнику начальника депо з експлуатації та направити телеграму на адресу УРБ.

18.6 Подальше розслідування затримки поїзда здійснюється згідно з вимогами наказу від 16.10.2003 № 801 МТУ.

## **19. Порядок дій працівників залізниці у випадках самовільного спрацювання автогальм у поїзді:**

19.1 У випадках повторного гальмування поїзда через самовільне спрацювання автогальм вантажного поїзда машиніст зобов'язаний зупинити поїзд, виконати перевірку цілісності гальмівної мережі згідно з вимогами п. 10.1.12 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-015.

19.2 У разі невиявлення причин спрацювання гальм і відсутності ознак пошкодження гальмівної мережі машиніст виконує гальмування та відпускання автогальм і доповідає поїзному диспетчеру про необхідність огляду поїзда на



найближчій станції, де є пункт технічного огляду вагонів. Подальше слідування поїзда локомотивна бригада здійснює з особливою пильністю і плавністю, оглядаючи склад поїзда в усіх кривих дільницях колії.

19.3 При наближенні до вхідного сигналу станції, де є пункт технічного огляду вагонів, машиніст по радіозв'язку повинен доповісти черговому по станції про необхідність зупинки і огляду поїзда працівниками вагонного депо через неодноразове самовільне спрацювання автогальм.

19.4 Робітники пункту технічного огляду вагонів, після отримання інформації про неодноразове спрацювання гальм, зустрічають поїзд і на ходу під час гальмування з'ясовують можливі причини самовільного спрацювання автогальм.

19.5 Після зупинки машиніст зобов'язаний доповісти робітникам пункту технічного огляду вагонів про всі обставини спрацювання автогальм.

19.6 Робітники пункту технічного огляду вагонів, разом з локомотивною бригадою, оглядають стан вагонів та локомотива, згідно з вимогами п. 3.2.2 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015, з'ясовуючи стан кріплення кінцевих рукавів, повітророзподільників, різьбових з'єднань та іншого обладнання вагонів та локомотива.

19.7 Якщо несправність виявлена за час менший, ніж 30 хвилин, робітники пункту технічного огляду вагонів складають акт огляду гальмівної мережі поїзда в двох примірниках (один примірник залишається у локомотивній бригаді), усувають несправність і доповідають черговому по станції про можливість подальшого прямування поїзда після скороченого випробування гальм з відміткою довідки ВУ-45, або записом у журналі технічного стану локомотива ф. ТУ-152.

19.8 У випадках, коли протягом 30 хвилин несправність не виявлено, працівники пункту технічного огляду вагонів повідомляють про необхідність проведення контрольної перевірки гальм. Контрольна перевірка виконується згідно з вимогами п. 19 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015.

20. Контрольну перевірку гальм виконувати відповідно до вимоги [розділу 19 та п.19.2](#) інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015.

Для організації контрольної перевірки гальм викликати начальника локомотивного і вагонного депо, чи їх заступників з експлуатації, машиніста-інструктора, старшого оглядача вагонів, вагонного інструктора, а також можуть залучатись ревізорі локомотивного і вагонного господарств дирекції залізничних перевезень (УРБТ, УРБВ). У разі відсутності знаходження поблизу локомотивного депо, приписки локомотивної бригади, викликати вищезазначених працівників з найближчих депо до міста події, а керівникам депо, приписки локомотивної бригади, про даний випадок повідомляється.

21. Робити переключення повітророзподільників вантажних поїздів на гірський режим перед зтяжними спусками крутістю 0,018 і більш у пунктах, перерахованих у додатку 5. На станціях, що розташовані перед перегонами із зтяжними спусками, гальмівна магістраль заряджується до тиску 6,0-6,2 кгс/см<sup>2</sup> і повне випробування автогальм виконувати з 10-хвилинною витримкою в загальмованому стані.

22. Переключення повітророзподільників з гірського режиму гальмування на рівнинний здійснювати на наступній станції, де виконується повне випробування гальм.

23. Випробування та перевірка дії гальм маневрових составів виконується згідно з вимогами наказу від 20.02.2007 № 135/Н.

24. Встановити мінімально допустиму товщину гальмівних колодок вагонів:

- чавунних - 12 мм;
- композиційних з металевою спинкою - 14 мм;
- із сітчасто-дротовим каркасом - 10 мм.

25. Для крутих зтяжних спусків вихід штока гальмівних циліндрів встановити по найменшому розмірі, зазначеному у таблиці № 6.1 інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. Заборонити постановку вагонів з виключеними гальмами в поїзди, що рухаються на круті зтяжні спуски.

26. На МВРС при відстої без локомотивної бригади більше 30 хвилин проводити повне випробування гальм.

27. При перевірці автогальм у вантажних поїздах:

- після передачі керування машиністу іншого локомотива;
- після зміни кабіни керування;
- при падінні тиску в головних резервуарах нижче зарядного в ГМ;
- при причепленні локомотива в голову поїзда для прямування подвійною тягою, а також після його відчеплення;
- після стоянки поїзда на перегоні, або станції, де немає працівників вагонного господарства, більше 30 хвилин;
- після перекриття комбінованого крана

машиністу перевірити щільність ГМ і, якщо вона не відрізняється більше ніж на 20 % від зазначеної в довідці ВУ-45, перевірити дію гальм на гальмування та відпускання. А помічнику машиніста перевірити дію гальм у головній частині поїзда в кількості не менше 10 вагонів по виходу штоків ГЦ. Кількість перевірених вагонів у залежності від ваги поїзда і профілю дільниці вказати в місцевих інструкціях з експлуатації гальм.

28. У зимовий період (при нульових та мінусових температурах) через кожні 50-60 хвилин проводити перевірку дії автоматичних гальм незалежно від швидкості руху застосуванням ступені гальмування, до зниження швидкості на 10 км/год.

Під час снігопаду, заметілі, снігових заметів, якщо машиніст не має інформації про порядок пропускання поїзда по станції, розташованій після спуску, виконувати перевірку дії гальм перед такими станціями.

29. При мінусовій температурі навколишнього середовища локомотивна бригада, що приймає локомотив на станції без відчеплення його від поїзда, повинна роз'єднати рукави ГМ. Продути через кінцевий кран гальмівну магістраль локомотива зі сторони состава, і рукав ГМ першого вагона, з'єднати рукава ГМ між локомотивом і першим вагоном (при наявності на локомотиві ЕПГ, з'єднання та роз'єднання рукавів ГМ виконувати при виключеному

джерелі живлення ЕПГ), відкрити спочатку кінцевий кран локомотива, а потім - вагона.

30. Після вимушеної зупинки поїзда на перегоні через спрацювання автогальм з причини роз'єднання або розривання рукавів, обриву трубок, несправності ПР машиністу вжити заходів для усунення несправності і можливості прямування до станції, що має оглядачів вагонів. Також машиністу негайно доповісти поїзному диспетчеру або черговому по станції про характер несправності і вказати номер вагона. У разі неможливості усунення несправності ПР дозволяється відправити поїзд з виключеними у окремих вагонів ПР далі, з особливою пильністю та швидкістю не більше зазначеної в додатку 2 до першої станції, що має ПТО вагонів, де несправність усунути, або вагон відчепити від поїзда. Поїзному диспетчеру попередити оглядачів вагонів про необхідність зустрічі поїзда, що мав зупинку на перегоні через спрацювання гальм. Після прибуття поїзда і уточнення у машиніста номера вагона, причини зупинки оглядачам вагонів, у присутності машиніста, оглянути вагон, переконатися в наявності несправності вагона, після чого спільно скласти акт у двох примірниках довільної форми про результати огляду вагона.

31. При розриванні, або несправності гальмівної магістралі поїзда, відсутності стисненого повітря в гальмівній мережі останніх вагонів і неможливості відновлення її цілісності силами локомотивної бригади, поїзд виводиться з перегону тільки з допоміжним локомотивом, який ставиться в хвостову частину поїзда з обмеженням швидкості для вантажних поїздів не більше 25 км/год, пасажирських – не більше 15 км/год.

При замовленні допоміжного локомотива машиніст поїзда, що зупинився на перегоні, має повідомити поїзному диспетчеру про кількість вагонів у хвостовій частині після вагона з пошкодженою гальмовою магістраллю. У тому разі, коли в хвостовій частині залишається 20 і більше вагонів зі справними автогальмами, для надання допомоги має направлятися лише двосекційний вантажний локомотив серії ВЛ-8, ДЕ-1, ВЛ-11, 2ТЕ-116. При наявності в хвостовій частині поїзда до 20 вагонів зі справними автогальмами допомога може бути надана, крім вказаних локомотивів, і тепловозом серії ЧМЕ-3 (з урахуванням ваги поїзда, що зупинився на перегоні, та профілю колії в місці зупинки за умовами зрушення поїзда з місця).

Допомога пасажирському поїзду або електропоїзду (дизель-поїзду) може надаватися локомотивом будь якої серії.

У разі знаходження на перегоні від станції, з якої буде надаватися допомога, до хвоста поїзда, що зупинився, іншого поїзда встановлюється наступний порядок дій поїзного диспетчера:

- якщо на перегоні знаходиться вантажний локомотив – допомога надається цим локомотивом;

- якщо на перегоні знаходиться пасажирський локомотив – допомога надається лише пасажирському (приміському) поїзду;

- якщо на перегоні знаходиться вантажний поїзд – локомотивною бригадою вантажний поїзд закріплюється, локомотив відчеплюється від поїзда і

допомога надається цим локомотивом. Категорично забороняється відчіпляти локомотив від людського поїзда, або поїзда, в складі якого є вагони з небезпечними вантажами!

- якщо на перегоні знаходиться пасажирський поїзд з локомотивною тягою, то він виводиться з перегону окремим локомотивом на станцію, з якої буде надаватися допомога;

- якщо на перегоні знаходиться електропоїзд (дизельпоїзд), то, за командою поїзного диспетчера, локомотивна бригада змінює кабінку керування і без зупинок повертається на станцію, з якої буде надаватися допомога.

Після причеплення допоміжного локомотива в хвостову частину поїзда локомотивна бригада локомотива в голові поїзда перекриває кінцеві крани гальмової магістралі вагона (групи вагонів), в якому (в яких) порушена її цілісність з обох сторін, локомотивна бригада допоміжного локомотива включає автогальма хвостової частини поїзда в гальмову магістраль локомотива і бере керування автогальмами хвостової частини на себе. Обидві локомотивні бригади перевіряють дію автогальм двох вагонів перед (після) несправного вагона (групи несправних вагонів) свої групи на гальмування та відпуск; машиніст головного локомотива перераховує фактичне гальмове натиснення в поїзді з урахуванням виключення частини гальм і прямують до першої станції, на якій несправність гальмової магістралі має бути усунута, або несправний вагон відчеплений.

Під час ведення поїзда по перегону машиніст допоміжного локомотива виконує всі вказівки машиніста локомотива в голові поїзда. При гальмуванні для зменшення швидкості або для зупинки першим застосовує ступінь гальмування машиніст локомотива в голові поїзда, після чого він дає машиністу допоміжного локомотива вказівку із зазначенням величини ступеню зниження тиску в гальмовій магістралі (з урахуванням довжини кожної частини поїзда, наявності в кожній частині порожніх та навантажених вагонів та інш.). У разі необхідності відпустити автогальма під час руху поїзда або перед приведенням його в рух після зупинки першим відпускає автогальма машиніст допоміжного локомотива, після завершення відпуску автогальм і переведення ручки крана машиніста ум. № 394 (395) в II положення він повідомляє про це машиністу локомотива в голові поїзда. Відпускати автогальма в головній частині дозволяється не раніше, ніж через 10 сек. після завершення відпуску автогальм у хвостовій частині поїзда.

На весь час прямування по перегону з таким поїздом радіостанції обох локомотивів мають бути включені у положення відкрите (постійне) приймання.

У випадках, що загрожують безпеці руху (схід рухомого складу, виникнення пожежі в поїзді або на локомотивах, обрив контактної дроти з падінням його на рухомий склад, попередження наїзду на людей або на автотранспорт та інше) машиністам обох локомотивів дозволяється застосувати екстрене гальмування з передачею інформації про це машиністу головного (допоміжного) локомотива негайно після гальмування.

32. Перевірку роботи допоміжного гальма згідно п. 4.4 Інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015, виконувати:

- після приймання локомотива;
- після зміни кабіни керування;
- після відчеплення локомотива від поїзда.

Машиніст після приведення локомотива в рух зобов'язаний виконати перевірку дії допоміжного гальма при швидкості руху 3-5 км/год. до одержання початкового гальмівного ефекту.

33. При обслуговуванні локомотива машиністом в одну особу з'єднання та роз'єднання рукавів гальмівної магістралі виконує:

- оглядач вагонів;
- а при його відсутності на станції - працівники, на яких згідно місцевих інструкцій покладені ці обов'язки.

34. Якщо поїзд обслуговується в одну особу, в разі спрацювання автогальм, машиніст по радіозв'язку повідомляє про це ДНЦ або ДСП найближчої станції. По команді ДНЦ для усунення несправності вагонів надається допоміжний локомотив або надсилаються працівники вагонного господарства.

35. Начальникам локомотивних та моторвагонних депо:

35.1. Перевірити наявність і установити контроль за схоронністю на локомотивах і електропоїздах установленної кількості ручних гальмівних башмаків, наявність на них клейм (згідно з вимогами наказу від 30.04.2002 № 228/Ц ).

35.2. Забезпечити знаходження на локомотивах і МВРС запасних деталей гальмівного устаткування й інструмента, згідно з додатком 3.

35.3. Для забезпечення повної зарядки гальмівної магістралі вантажних поїздів, що відправляються зі станції без попередньої зарядки стисненим повітрям від станційних компресорних установок, машиністу локомотива після причеплення до поїзда перед випробуванням гальм витримати час на зарядження гальм поїзда, зазначений в додатку 4.

35.4. Заборонити видачу локомотивів під швидкісні поїзди з відсутніми, або несправними електродинамічними гальмами.

35.5. Електродинамічне гальмо локомотивів застосовувати згідно з вимогами місцевих інструкцій.

36. Установити порядок формування і пересилання виключених вагонів неробочого парку з недіючими гальмами згідно з вимогами наказу від 30.03.2000 № 73/Н.

**Заступник начальника залізниці**

**П.П. Рипюк**

Додаток 1  
До порядку утримання та  
експлуатації гальм рухомого складу

### Перелік місць випробування гальм на шляху прямування

*Вантажний рух*

Запоріжжя Ліве - Лозова

Запоріж.Ліве-Роз'їзд 11км	-	-	-	15	50	400
Роз'їзд 11км - Вільнянськ	3	50	400-500	5	50	400-500
Вільнянськ - Новогупалівка	1066	50	400	1070	50	400-500
Новогупалівка - Славгород	1060	50	400-500	1057	50	400-500
Славгород - Івківка	1050	50	400	1043	50	400-500
Івківка - Синельникове 1	-	-	-	1035	50	400-500
<b>Синельникове 1 - Лозова</b>						
Синельникове 1 - Зайцеве	1021	50	400-500	1035	50	400-500
Зайцеве - Павлоград 1	1008	50	400-500	1024	50	400-500
Павлоград 1 - Ароматна	989	50	400-500			400-500
Ароматна - Варварівка	975	50	400-500	988	50	400-500
Варварівка - Самійлівка	-	-	-	978	50	400-500
Самійлівка - пост 939 км	938	50	400-500	960	50	400-500
Пост 939 км - Лозова	-	-	-	938	50	400-500
Лозова - Пост 5 км				174	40	400-500

П'ятихатки Стикова – Н.Д.-Вузол – Чаплине – Красноармійськ – Ясинувата

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>П'ятихатки Стикова – Н.Д. Вузол</b>						
П'ятихатки Стикова-П'ятихатки-Пас.	72	50	400	-	-	-
П'ятихатки Пас.-Железнякове	79	50	400-500	-	-	-
<b>Железнякове - Вільногірськ</b>				98	50	650-750
Вільногірськ-Верхівцеве	109	50	450-550	110	50	450-550
Верхівцеве-Верхньодніпровськ	128	50	450-550	125	50	400-500
Верхньодніпровськ-Воскобійня	138	50	450-550	-	-	-
Воскобійня-Дніпродзержинськ-Пас.	151	50	450-550	149	50	450-550
Дніпродз.-Пас. - Баглий	-	-	-	-	-	-
Баглий - Сухачівка	163	50	400-500	168	50	400-500
Сухачівка - Діївка	175	50	600-700	Вх.стр. Сух-ки	50	350-450
Діївка - Горяїнове	182	50	450	-	-	-

Горяинове – Дніропетровськ	Регулювальне			-	-	-
Дніпропетровськ- п.Амур	191	50	400-500	-	-	-
Нижньодніпровськ – Нижньодніпровськ-Вузол	Регулювальне			195	50	400
Н.Д. Вузол – Чаплине						
Н.Д.-Вузол - Ігрень	-	-	-	Регулювальне		
Ігрень - Іларіонове	-	-	-	213	50	550-650
<b>Іларіонове-Синельникове 2</b>	222	50	450	234	50	450
Синельникове 2 - Вишневецьке	241	50	500-600	-	-	-
Раздори - Письменна	-	-	-	268	50	650-750
Письменна - Улянівка	276	50	550-650	-	-	-
Улянівка - Чаплине	-	-	-	305	50	400
Чаплине – Красноармійськ						
Чаплине - Просяна	-	-	-	317	50	550-650
Просяна - Демурино	324	50	400-500	-	-	-
Демурино - Межева	336	50	600-700	355	50	500-600
Межева - Удачна	361	50	500-600	365	50	500-600
Удачна - Красноармійськ	385	50	500-600	384	50	400
Красноармійськ – Ясинувата						
Красноармійськ – Гродівка	398	50	500-600	401	60	600-700
Гродівка – Желанна	-	-	-	-	-	-
Желанна – Очеретене	423	60	600-700	427	50	400-500
Очеретене – Авдіївка	432	50	500-600	434	60	600-700
Авдіївка - Ясинувата	451	50	600-700	-	-	-

Воскобійня – Новомосковськ – Красноармійськ

Найменування ділянки	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
Воскобійня – Дніпродзержинськ Вант.	68	30	500-600	Регулювальне вх.стр.		
Дніпродзержинськ Вант.– Дніпродзержинськ Лівоб.	53	50	400-450	55	50	400-500
Дніпродзержинськ Лівоб.- Балівка	42	50	400-450	42	50	400-450
Балівка - Новомосковськ	22	50	400-500	12	50	400-500
Новомосковськ- Орлівщина	159	50	550-650	152	50	500-600
Орлівщина - Мінеральна	146	50	400-500	144	50	400-500
Мінеральна - Межерічі	135	50	400-500	132	50	400-500
Межерічі – Павлоград 1	120	50	400-500	123	50	400-500
Павлоград 1– Павлоград 2	108	50	400-450	107	50	450-550
Павлоград 2 - Богуславський	100	50	400-500	99	50	400-500
Богуславський - Миколаївка	91	50	450-550	73	50	450-550
Миколаївка - Брагинівка	-	-	-	59	50	500-600
Брагинівка – Слов'янка	50	50	450-550	42	50	450-550
Слов'янка – Роз'їзд № 5	33	50	450-550	26	50	500-600
Роз'їзд № 5 - Красноармійськ	4	регулювальне		5	50	400-500

П'ятихатки Стикова – Кривий Ріг Головний – Запоріжжя 1

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>П'ятихатки Стикова – Кривий Ріг Головний</b>						
П'ятихатки – Терни	2кмТерни-Рядо	40	350	5	50	350
П'ятихатки–Жовті Води 1	5	50	300-350	5	50	350
Жовті Води 1 - Савро	14	50	350-450	14	50	400-500
Примітка: при відправленні вантажних непарних потягів зі станції П'ятихатки до ст. Грекувата, Рокувата, Терни, Вечерній Кут, Шмакове, Мудрьона, Кр. Ріг-Сорт. перевірку гальм на шляху прямування виконують на 8 км при швидкості 50 км/год, гальмовий шлях потрібен бути не більше 350 м. При відправленні на Савро, Саксагань на 22 км, гальмовий шлях не більше 450 м.						
<b>Кривий Ріг Головний – Запоріжжя</b>						
Радушна – Апостолове	20	50	400-500	34	50	400
Апостолове – Ток	43	50	400	52	50	400-500
Ток – Підстепна	60	50	400-500	-	-	-
Підстепна – Чортомлик	71	50	400-500	75	50	450-550
Чортомлик - Нікопольбуд	84	50	400-500	82	50	400-500
Нікопольбуд – Нікополь	93	50	400-500	96	50	400
Нікополь – Марганець	105	50	400	115	50	400-500
Марганець – Мірова	124	50	400-500	132	50	400-500
Мірова – Канцерівка	154	50	400-500	152	50	400-500
Канцерівка - Дніпробуд	159	50	400	-	-	-
Канцерівка – Хортиця	-	-	-	3	40	400
Хортиця – Дніпробуд 1	15	30	300	-	-	-
<b>Дніпробуд – Запорізька Січ</b>	168	50	400-500	-	-	-
Запорізька Січ – Запоріжжя Мале	-	-	-	173	50	400
Запоріжжя Мале – Запоріжжя Ліве	178	50	350-450	23	50	400
Запоріжжя Ліве – Зап. 2	-	-	-	5	40	400
Запоріжжя 2–Запоріжжя 1	-	-	-	2	30	400-500
Запоріжжя Мале – Порт – Велике Запоріжжя	-	-	-	2	30	300

Тимкове – Кривий Ріг-Головний – Верхівцеве

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>Тімково – Кривий Ріг Головний</b>						
Тімкове – Висунь	152	50	400	154	50	400-500
Висунь – Гейківка	146	50	400-500	-	-	-



<b>Гейківка – Мусіївка</b>	124	50	400-500	125	50	400-500
Мусіївка – Крив. Ріг-Зах.	115	50	300	120	50	400-500
Кривий Ріг-Західний – Кривий Ріг	-	-	-	107	50	400-500
Кривий Ріг – Кривий Ріг-Головний	-	-	-	100	50	400
<b>Кривий Ріг Головний – Верхівцеве</b>						
Кривий Ріг-Головний – Кривий Ріг-Сорт.	91	50	400-500	-	-	-
<b>Кривий Ріг-Сорт. – Пічугіне</b>	84	50	400	85	50	400-500
Пічугіне – Приворот	78	50	400-500	79	50	400-500
Приворот – Девладове	-	-	-	63	50	400-500
Девладове – Потоцьке	-	-	-	55	50	400-500
Потоцьке – Милорадівка	-	-	-	47	50	400-500
Милорадівка – Кудашівка	38	50	400-500	-	-	-
Кудашівка – Божедарівка	24	50	400-500	29	50	400-500
Божедарівка – Адамівське	17	50	400-500	19	50	400-500
Адамівське – Полівське	8	50	400-500	9	50	400-500
Полівське – Верхівцеве	-	-	-	5	50	350

Інгулець – Мусіївка – Савро

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
Інгулець – Полтавка	21	50	400-500	24	50	450
Полтавка – Роз'їзд 6 км	10	50	400-500	6	50	400-500
Роз'їзд 6 км. – Мусіївка	-	-	-	120	50	400-500
Мусіївка – Червоний Шахтар	61	50	400	54	50	400-500
Червоний Шахтар – Грекувата	51	50	400-500	35	50	400
Грекувата – Рядова	29	50	400-500	15	50	400-500
Рядова – Савро	Вх.стр.	50	400-500	4	50	400-500
Рядова – Терни	2	40	350-450	3	40	350-450

Вузол ДН-2

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
Кривий Ріг – Допоміжна	-	-	-	4	40	400-500
Новоблочна – Новокриворізька	11	40	350-450	8	40	400-500
Кривий Ріг-Гол. – Східно-Сорт.	На ст. Восточно-Сорт. проба гальм до вхідного сигналу станції з будь якої швидкості					
Батуринська – Східно-Сорт.						

Зелене Поле – Апостолове – Н.Д.-Вузол – Красноград

Найменування ділянки	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
Апостолове – Н.Д.-Вузол						
Зелене Поле– Апостолове	12	50	400	6	50	400
Апостолове – Роз'їзд 355 км.	361	50	450	363	50	400-500
<b>Роз'їзд 355 км. Жовтокам'янка</b> –	-	-	-	347	50	450-550
<b>Жовтокам'янка Роз'їзд 336 км</b> –	339	50	400-500	340	50	400-500
Роз'їзд 336 км–Павлопілля	-	-	-	331	50	450-550
Павлопілля – Лошкарівка	322	50	400-500	322	50	400-500
Лошкарівка – Незабудине	-	-	-	292	50	450-550
Незабудине–Роз'їзд 277км	284	50	400-500	285	50	300-400
Роз'їзд 277 км – Єлизарове	275	50	450-550	274	50	450-550
Єлизарове – Привільне	263	40	450-550	-	-	-
Привільне –Роз'їзд 238 км	-	-	-	242	50	400-500
Роз'їзд 238 км – Сурське	232	50	400-500	235	50	400-500
Сурське – Зустрічний	223	50	400-500	216	50	450
Зустрічний – Дніпропетровськ-Півд.	209	50	500-600	-	-	-
Дн-вськ-Півд.– Н.Д.-Вузол	203	50	500-600	-	-	-
Апостолове – Красноград						
Н.Д. Вузол – Самарівка	194	50	400	Регульовальне		
<b>Самарівка – Новомосковськ</b>	180	50	400-500	178	50	400-450
Новомосковськ – Вільне	-	-	-	167	50	550-650
Вільне – Губиниха	-	-	-	156	50	550-650
Губиниха – Кільчень	-	-	-	150	50	550-650
Кільчень – Перещепине	144	50	550-650	-	-	-
Перещепине – Бузівка	120	50	400-500	-	-	-
Бузівка – Зачепилівка	104	50	550-650	107	50	550-650
Зачепилівка – Красноград	96	50	450-550	80	50	400

Правда – Сухачівка – Дніпропетровськ Півд. – Н.Д.-Вузол

Найменування ділянки	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
Правда – Карнаухівка	-	-	-	13	30	500-600
Карнаухівка – Сухачівка	Вх.стр. Сух-ка	Регульовальне		3	30	350-400
Сухачівка – Войцехове	17	50	350	20	50	550-650
Войцехове – Обвідна	Вх.стр. Обвідн	Регульовальне		15	50	400-450
Обвідна – Дніпропетровськ Вантаж.	Вх.стр. Дніп.В	Регульовальне		-	-	-

<b>Дн-вськ Вант. – Зустрічний</b>	5	50	550-650	-	-	-
Зустрічний–Дн-вськ-Півд.	209	50	500-600	-	-	-
Дн-вськ-Півд.–Н.Д.-Вузол	203	50	500-600	-	-	-

Запоріжжя 1, 2 – Запоріжжя-Ліве – Пологи – Комиш-Зоря

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>Запоріжжя 2 - Пологи</b>						
Запоріжжя 2–Запоріжжя-Лів.	-	-	-	5	50	450
Запоріжжя 1 – Передаточна	-	-	-	4	30	350
Запоріжжя 2 – Передаточна	184	40	450	-	-	-
Передаточна – Ростуща	-	-	-	189	30	350
Ростуща – Лежине	-	-	-	193	40	350
Лежине – Кирпотине	-	-	-	203	50	400
Кирпотине – Фісаки	207	40	400	-	-	-
Фісаки – Обща	-	-	-	-	-	-
Обща – Орхівська				247	50	400
Орхівська – М. Токмачка				255	50	400
Челюскін – Пологи	282	50	400	282	50	400
<b>Пологи – Комиш-Зоря</b>						
Пологи – Гусарка				294	40	400
Гусарка – Магедове				308	40	350
Магедове – Комиш-Зоря	329	50	400	325	50	400
Комиш-Зоря – Більманка	7	50	450	10	50	450
Кар’єр Щебеневий	10 до повної зупинки для учнівських поїздів					125
Комиш-Зоря – В. Токмак	7	50	450	35	50	350
Більманка – Щебеневий	17	50	400	13	50	450
Комиш-Зоря – о.п. 347км	346	50	250	337	50	250

Чаплине – Пологи – Бердянськ

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>Чаплине – Пологи</b>						
Чаплине – Мечетна	4	40	400	7	50	450
Мечетна – Гайчур	38	50	400	-	-	-
Гайчур – Гуляйполе	-	-	-	-	-	-
Гуляйполе – Пологи	81	40	400	70	50	450
<b>Пологи – Бердянськ</b>						
Пологи – Кирилівка	104	50	450	-	-	-
Кирилівка – Синя Гора	-	-	-	-	-	-
Синя Гора – В. Токмак 1	118	50	450	123	50	450
В. Токмак 1 – Нельгівка	135	50	450	128	40	400
В. Токмак 1 – В. Токмак 2	-	-	-	-	-	-
Нельгівка – Елизаветівка	-	-	-	153	50	400
Елизаветівка – Трояни	-	-	-	170	50	400
Трояни – Берда	196	50	450	188	50	400

Берда – Бердянськ	-	-	-	202	40	350
-------------------	---	---	---	-----	----	-----

Інші перегони

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>ДН-1</b>						
Ігрень – Рибальськ	-	-	-	4	45	500-600
<b>Рибальськ – Придніпровськ</b>	7	45	450-550	-	-	-
Нижньодніпровськ-Пристань	Регульовальне			Регульовальне		
Баглий – Дніпродзержинськ Вантажний	Вх. Баглий	30	250	3	30	250-300
Дніпро-вськ – Кайдацька	-	-	-	Регульовальне		
Син-во 2 – Син-во 1	-	-	-	2	30	200
<b>ДН-3</b>						
<b>Новоолексіївка - Генічеськ</b>	3	30	200	14	25	200
<b>ДН-4</b>						
Інкерман 2 – Балаклава	9	30	400	10	30	300
Інкерман 2 – Комишова Бухта	7	30	400	8	30	400
Керч – Роз'їзд 11 км.	8	40	400	9	40	400
Роз'їзд 11 км. – Аршинцеве	16	25	300-350	16	25	250-300
Крим-Порт – Керч	93	25	250	92	25	300

Вантажні порожні поїзди

Джанкой – Лозова

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
<b>Джанкой - Мелітополь</b>						
Джанкой - Мамут	1367	60	250	1366	60	300
Мамут - Солоне Озеро	1359	60	250	1356	60	300
Солоне Озеро - Сиваш	1348	60	250	1346	60	300
Сиваш - Салькове	1338	60	250	1326	60	300
Салькове – Новоолексіївка	1313	60	250	1313	60	300
Новоолексіївка - Партизани	1308	60	250	1300	60	300
Партизани - Сокологірна	1292	60	250	1276	60	300
Сокологірна - Якимівка	1269	60	250	1252	60	300
Якимівка - Таценак	1239	60	250	1236	60	300
Таценак - Мелітополь	1224	60	250	1226	60	300
<b>Мелітополь - Синельникове 1</b>						
Мелітополь - Обільна				1215	60	250
Обільна - Федорівка	1200	60	300	1201	60	250
Федорівка - Плодородне	1189	60	300	1191	60	250
Плодородне - Пришиб	1180	60	300	1179	60	250
Пришиб - Бурчацьк	1169	60	300	1168	60	250

Бурчацьк - Таврійськ	1162	60	300	-	-	-
Таврійськ - Плавні	1148	60	300	1142	60	250
Плавні - Канкринівка	1133	60	300	1129	60	250
Канкринівка - Кушугум	1121	60	300	1122	60	250
Кушугум - Запоріжжя 1	-	-	-	1113	60	250
Запоріж. 1- Запоріж.-Вант.	-	-	-	1101	60	250
Запоріж.-Вант. - Янцеве	-	-	-	1092	60	250
Янцеве - Вільнянськ	1084	60	250	1085	60	250
Вільнянськ - Новогупалівка	1066	60	250	1070	60	250
Новогупалівка - Славгород	1060	60	250	1057	60	250
Славгород - Івківка	1050	60	250	1043	60	250
Івківка - Синельникове 1	-	-	-	1035	60	250
<b>Синельникове 1 - Лозова</b>						
Синельникове 1 - Зайцеве	1021	60	300	1035	60	300
Зайцеве - Павлоград 1	1008	60	300	1024	60	300
Павлоград 1 - Ароматна	989	60	300	-	-	-300
Ароматна - Варварівка	975	60	300	988	60	300
Варварівка - Самійлівка	-	-	-	978	60	300
Самійлівка - пост 939 км	938	60	300	960	60	300
Пост 939 км - Лозова	-	-	-	938	60	300
Лозова - Пост 5 км	-	-	-	174	40	250

### Запоріжжя 1 - Вільнянськ

Найменування дільниці	Парні			Непарні		
	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м	Місце проби, км	Швидкість, км/год	Гальмівний шлях, м
Запоріжжя 1 - Запоріжжя 2	-	-	-	2	40	250
Запоріжжя 2 - Запоріж.-Ліве	-	-	-	5	60	300
Запоріж.-Ліве - Роз'їзд 11км	-	-	-	15	60	250
Роз'їзд 11км - Вільнянськ	3	60	300	5	60	250
Мелітополь - Запоріжжя 1	1200	60	300	1113	60	250
Запоріжжя 1 - Синельникове 1	1084	60	250	1035	60	250
Запоріжжя 1- Запоріжжя 2	-	-	-	2	40	250
Запоріжжя 2 - Запоріж.-Ліве	-	-	-	5	60	250
Запоріж.-Ліве -Синельникове1	3	60	300	1035	60	250
Мелітополь - Джанкой	1226	60	300	1367	60	250
Мелітополь – Комиш-Зоря	1200	60	300	13	60	300
Мелітополь - В.Токмак	1200	60	300	90	60	250
Федорівка - Нововесела	162	60	250	136	60	250
Федорівка – Комиш-Зоря	125	60	250	13	60	250
Федорівка - Українська	151	60	250	136	60	250
Федорівка - В.Токмак	125	60	250	90	60	250
Українська - Дніпрорудна	11	60	250	14	60	250
Українська - Нововесела	162	60	250	160	60	250
Дніпрорудна - Кахов.Море	24	60	300	38	60	250
М.Білозерка - Дніпрорудна	24	60	300	24	60	250
Кахов.Море - Таврійськ	16	60	250	10	60	250
Кахов.Море - Енергодар	8	60	250	36	60	250
Кахов.Море - М.Білозерка	34	60	250	38	60	250

В.Токмак – Комиш-Зоря	69	60	250	13	60	250
Стульневе - Промислова	2	30	200	1	30	150

При наявності попередження на перегоні:

- Запоріжжя 2 - Запоріжжя 1 і швидкості руху 25 км/ч - випробування гальм на ефективність проводити при швидкості руху 25 км/ч до повної зупинки потяга, з наступним перевипробуванням їх на 1113 км;
- Стульневе - Промислова випробування гальм на ефективність проводити при швидкості руху 10 км/ч до повної зупинки потяга.

### Пасажирські поїзди:

- в пасажирських поїздах спочатку проводить перевірку автоматичних гальм, а потім ЕПГ;
- для перевірки дії ЕПГ виконати ступінь гальмування до досягнення тиску в ГЦ - 1,5 - 2,0 кгс/см<sup>2</sup> (витримувати РКМ в положенні 5Е -1-2 сек.).

Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид-кість км/го д	Гальмовий шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид-кість км/го д	Гальмовий шлях
Пасажирський рух						
Дніпропетровськ – Донецьк	192	60	250	10	50	250
	193	50	200	6	60	250
– Ясинувата	-	-	-	454	40	-
	-	-	-	452	40	-
– Чаплине	-	-	-	307	50	-
	-	-	-	305	60	-
– Синельникове I	-	-	-	2	40	250
	-	-	-	1	60	300
– Харків	-	-	-	Вісь НМ5ЮА	40	250
	-	-	-	784	50	250
– Павлоград	-	-	-	119	50	-
	-	-	-	120	60	-
– Запоріжжя I	-	-	-	Запорж. гр. Янцеве	50	-
	-	-	-		70	-
– Мелітополь	-	-	-	1216	50	-
	-	-	-	1213	70	-
– Касноармійськ	-	-	-	5	60	250
	-	-	-	6	50	200
– Лозова	-	-	-	932	50	200
	-	-	-	934	50	200

Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмови й шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмовий шлях
– П'ятихатки	75	-	-	173	70	300
	77	-	-	171	50	250
– Кривий Ріг -Гол.	94	-	-	-	-	-
	91	-	-	-	-	-
Ясинувата – Донецьк	1130	50	250	1126	40	250
	1128	60	250	-	50	250
Ясинувата – Іловайськ	1120	40	200	1161	50	-
	1115	50	250	1152	60	-
Синельникове І –Запоріжжя-Ліве	9	50	200	1035	60	250
	8	50	250	1036	50	200
Синельникове І – Чаплине	вих. стр.	40	200	307	60	250
	Син-во І	40	200	305	50	200
Новомосковськ – П'ятихатки Стик.	71	40	-	3	-	-
	73	50	-	5	-	-
Новомосковськ – Красноармійськ	159	50	-	5	-	-
	153	60	-	6	-	-
Дніпропетровськ-Півд. –Чаплине	204	50	250	-	-	-
	203	50	250	-	-	-
Дніпропетровськ-Півд. – П'ятихатки	-	-	-	208	50	200
	-	-	-	210	50	200
Приміський рух						
Дніпропетровськ – П'ятихатки	75	60	250	186	50	200
	76	50	300	184	50	200
– П'ятихатки-Ст.	70	40	150	-	-	-
	71	40	150	-	-	-
– Верхівцеве	119	40	250	-	-	-
	120	50	250	-	-	-
– Дніпродзержинськ	154	50	200	-	-	-
	155	50	200	-	-	-
Верхівцеве – П'ятихатки	-	-	-	116	50	200
	-	-	-	115	50	200
Дніпропетровськ-Півд. – Суходівка	173	60	250	208	50	200
	175	60	250	210	50	200
Дніпропетровськ – Діївка	182	60	200	-	-	-
	183	50	200	-	-	-
– Правда	16	60	250	186	50	200
	15	50	200	184	50	200
– Чаплине	192	-	-	307	60	250
	193	-	-	305	50	200
– Синельникове І	-	-	-	вих.стр.	40	150
	-	-	-	Син-во І	40	150
– Красноград	-	-	-	79	60	350
	-	-	-	80	60	350
– Перещепине	-	-	-	131	50	200
	-	-	-	137	50	200

Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмови й шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмовий шлях
– Павлоград	192	60	260	118	60	250
	193	50	200	119	50	200
– Орлівщина	-	-	-	152	-	-
	-	-	-	151	-	-
– Синельникове II	190	60	250	235	60	250
	191	50	200	234	50	250
– Леб'яже	191	60	-	91	60	-
	193	50	-	92	50	-
– Роздори	190	-	-	252	-	-
	191	-	-	251	-	-
Синельникове I – Лозова	на вих. ст. Син-во 1028	40	200	932	60	-
		50	200	933	50	-
Синельникове I – Чаплине	вих.стр. ст. Син. I- п.239	40	150	307	60	-
		40	200	306	60	-
Дніпр-ськ Півд. – Лошкарівка	303	50	200	208	50	150
	298	50	200	210	50	150
Дніпропетровськ – Зачепилівка	191	60	250	107	60	300
	193	60	200	108	50	250
Дніпропетровськ – Лозова	192	60	250	932	60	250
	193	50	200	933	50	200
Синельникове I – Запоріжжя 2	пл. 6км	50	200	1034	60	250
	4	60	250	1035	50	200
Сухачівка - Синельникове II (через Дн-вськ Півд.)	24	60	250	235	60	250
	23	50	250	234	60	250
Сухачівка – Зустрічна	-	-	-	4/5	-	-
<b>Прискорений рух</b>						
Дніпропетровськ – П'ятихатки	73	50	250	185	60	200
	75	50	200	183	70	250
<b>Пасажирський рух</b>						
П'ятихатки – Кр. Ріг Гол.	79	50	300	до вх.	60	250
	77	-	200	сигн. пост 5/6км	50	200
Нікополь – Кр.Ріг Гол.	5	50	250	96	50	250
	6	50	250	97	50	250
Нікополь – Апостолове	42	60	250	96	50	250
	-	50	200	-	50	250
Апостолове – Кр. Ріг Гол.	5	-	250	37	-	300
Апостолове – Дн-вськ Півд.	361	-	250	208	-	200
	359	-	200	210	-	200
Кр. Ріг Гол. – Тімкове	154	60	250	100	50	250
	155	50	200	101	50	200



Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид -кість км/го д	Гальмови й шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид -кість км/го д	Гальмовий шлях
Лошкарівка – Апостолове	361	60	250	311	60	250
Кр. Ріг Гол. – Верхівцеве	92	50	250	-	-	-
	91	50	200	-	-	-
Приміський рух						
П'ятихатки – Рокувата	56	60	250	5	60	250
	-	50	200	7	50	200
– Верхівцеве	75	60	250	116	50	200
	77	60	300	114	60	150
– Грекувата	29	60	250	5	60	250
	27	50	200	7	50	200
– Терни	3 км перегону Терни - Рядова	50	200	4	50	200
– Кр. Ріг-Гол.	79	50	300	5	60	250
	77	50	250	7	50	250
Кр. Ріг Гол. – Верхівцеве	94	60	300	116	50	300
	91	50	300	5	60	300
– Інгулець	25	60	250	110	50	200
– Апостолове	4	50	200	37	60	250
	5	40	150	37	50	200
– Нікополь	5	50	300	97	50	250
	6	60	200	96	50	200
Нікополь – Запоріжжя 2	102	50	300	180	50	250
	103	50	250	175	50	250
Нікополь – Апостолове	41	50	200	97	50	250
	-	40	150	-	40	200
Запоріжжя 2 – Синельникове I	7	50	200	1035	50	250
	4	50	200	1036	50	250
Запоріжжя Мале–Запоріжжя-Ліве	24	-	-	19	50	200
	-	-	-	20	40	150
Апостолове – Лошкарівка	361	60	250	310	60	250
Апостолове – Зелене Поле	13	50	200	6	50	200
Запоріжжя 1 – Мелітополь	1217	50	140	1111	50	140
	1213	50	140	1113	50	140
Запоріжжя 1 – Федорівка	1192	50	140	1111	50	140
	1186	50	140	1113	50	140
Запоріжжя 1 – Пришиб	1173	50	140	1111	50	140
	1172	50	140	1113	50	140
Запоріжжя 1 – Бурчацьк	1162	50	140	1111	50	140
	1161	50	140	1113	50	140
Запоріжжя 1 – Плавні-Пас.	1135	50	140	1111	50	140
	1134	50	140	1113	50	140
Запоріжжя 1 – Запоріжжя-Вант.	1104	50	140	1100	50	140
	1103	50	140	1101	50	140

Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмови й шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмовий шлях
Запоріжжя 2 – Запоріжжя-Ліве	9	40	120	3	40	120
	6	40	120	4	40	120
Запоріжжя 2 – Ростуца	183	40	120	190	50	140
	184	40	120	189	50	140
Запоріжжя 2 – Нікополь	100	50	140	180	50	140
	101	50	140	179	50	140
Запоріжжя 2 – Канцерівка	157	50	140	180	50	140
	158	50	140	179	50	140
Запоріжжя 2 – Дніпробуд 2	166	50	140	180	50	140
	168	50	140	179	50	140
Запоріжжя Ліве – Дніпробуд 2	166	50	140	20	50	140
	168	50	140	21	50	140
Вольнянськ – Запоріжжя Ліве	17	50	140	3	50	140
	15	50	140	4	50	140
Запоріжжя 1 – Вільнянськ	1104	50	140	1084	50	140
	1103	50	140	1086	50	140
Запоріжжя 1 – Синельникове	1104	50	140	1034	50	140
	1103	50	140	1035	50	140
Синельникове 1 – Дніпропетровськ	192	50	140	2	40	120
	193	50	140	1	40	120
Мелітополь - Таценак	1229	50	140	1222	50	140
	1228	50	140	1223	50	140
Мелітополь - Якимівка	1244	50	140	1222	50	140
	1243	50	140	1223	50	140
Запоріжжя 1 – Запоріжжя 2	1104	50	140	1	40	120
	1103	50	140	2	40	120
<b>Комиш-Зоря – Пологи – Запоріжжя</b>						
Пологи – Запоріжжя 2	184	50	300	282	60	350
	183	50	250	281	50	300
Пологи – Запоріжжя 1	1	40	150	-	-	-
	207	50	200	-	-	-
Пологи – Чаплине	81	50	350	7	60	300
	80	40	350	13	50	300
Пологи – Бердянськ	196	60	300	108	50	250
	193	50	250	123	60	300
Комиш-Зоря – Пологи	329	50	300	325	50	250
	330	50	250	324	50	250
<b>Пасажирський рух</b>						
Запоріжжя 1 – Таврійськ	1152	50	250	1111	50	250
	1150	50	200	1113	50	200
<b>Приміський рух</b>						
Запоріжжя 2 – Запоріжжя-Ліве	-	-	-	3/4	50	250

Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмови й шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмовий шлях
Пологи – Комиш-Зоря	335	50	250	325	50	250
	325	50	250	324	50	250
Новоолексіївка – Роз'їзд 12 км	3	50	250	11	50	250
	4	50	200	9	50	200
Новоолексіївка – Мелітополь	1241	50	250	1222	50	250
	1239	50	200	1225	50	200
Мелітополь – Якимівка	1241	50	250	1222	50	250
	1239	50	200	1225	50	200
Федорівка – Запоріжжя 1	1192	50	250	1111	50	250
	1186	50	250	1113	50	250
Пасажирський рух						
Мелітополь – Запоріжжя 1	1216	50	250	1111	50	250
	1213	70	250	1113	50	250
Мелітополь – Лозова	1216	50	250	932	50	250
	1213	70	250	934	50	250
Мелітополь – Комиш-Зоря	1216	50	250	10	50	250
	1213	50	250	15	50	250
Мелітополь – Джанкой	1367	50	250	1222	50	250
	1365	50	250	1225	50	250
Джанкой – Сімферополь	1460	50	250	1379	50	250
	1458	50	250	1380	50	250
Мелітополь – Харків	1216	50	250	Вісь НМ5ЮА	40	250
	1213	70	250	784	50	250
Лозова – Харків	926	50	250	Вісь НМ5ЮА	40	250
	924	60	250	784	50	250
Мелітополь – Синельникове 1	1216	50	250	1035	50	250
	1213	70	250	1036	50	250
Новоолексіївка – Роз'їзд 12км	3	50	250	11	50	250
	-	50	250	9	50	250
Мелітополь – Євпаторія	55	40	250	1222	50	250
	58	40	250	1225	50	250
Синельникове 1 – Лозова	1028	50	300	932	50	300
	1027	50	300	934	50	300
Сімферополь – Севастополь	1538	40	250	1469	50	250
	1536	40	250	1473	50	250
Федорівка - Запоріжжя 1	1111	50	250	1190	50	250
	1113	50	250	1189	50	250
Запоріжжя 2 - Запоріжжя 1	-	-	-	2	30	250
				5	30	250
Новоолексіївка - Мелітополь	1308	50	250	1222	50	250
	1306	50	250	1225	50	250
Мелітополь – Комиш-Зоря	10	50	250	1216	50	250
	15	50	250	1213	50	250

Найменування дільниць	Парні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмови й шлях	Непарні місця або км перевірки гальм	Швид- кість км/го д	Гальмовий шлях
<b>Приміські поїзди</b>						
Мелітополь – Нововесела	164	50	-	-	-	-
	163	50	-	-	-	-
Мелітополь – В. Токмак 1	1216	40	150	1	40	200
	1213	40	200	41	40	200
Українська – Дніпрорудна	4	50	250	18	50	250
	5	50	200	16	50	200
Каховське Море – Дніпрорудна	24	50	250	40	50	250
	25	50	200	38	50	200
Енергодар – Каховське Море	2	50	250	38	50	250
	4	50	200	36	50	200
Енергодар – Запоріжжя	40	50	250	1111	50	250
	38	50	200	1113	50	200
Каховське Море – Українська	4	50	250	43	50	250
	5	50	200	45	50	200
Нововесела – Федорівка	164	40	250	12 путь	40	200
	162	40	200	135	40	200
<b>Пасажирський та приміський рух</b>						
Джанкой – Сімферополь	1460	50	300	1379	50	300
	1458	50	250	1380	50	250
Джанкой – Владиславівка	98	50	250	6	60	250
	97	50	250	7	50	250
Джанкой – Феодосія	116	25	100	6	50	200
	115	25	100	10	60	250
Джанкой – Новоолексіївка	1367	50	200	1313	50	200
	1365	50	200	1314	50	200
Джанкой – Євпаторія	58	40	150	1379	50	200
	55	40	150	1380	50	250
Джанкой – Вадим	7	50	200	85	50	200
	9	-	250	83	50	250
Острякове – Сімферополь	1460	50	300	1450	60	300
	1458	60	300	-	50	300
Острякове – Євпаторія	58	30	200	4	50	250
	56	50	250	5	50	250
Острякове – Севастополь	1538	40	200	1469	50	300
	1536	40	200	1473	50	300
Керч – Владиславівка	81	50	250	6	50	250
	77	60	250	7	60	250
Новоолексіївка – Генічеськ	3	30	250	14	25	200
Примітка: чисельником показані місця та швидкості руху поїздів, перевірки ефективності дії пневматичних гальм; знаменником – електропневматичних гальм.						

**Гальмовий шлях при перевірці дії гальм на ЕПГ для профілю шляху 0-0,006 і відповідного гальмового коефіцієнту.**

Інтервал швидкості км/год	Величина гальмового шляху		
	Електропотяг К = 0,60	Пасажирський К = 0,60	Порожній завантажений К = 0,55
40-30	100	150	100-150
50-40	120	200	150-200
60-50	240	250	200-250
70-60	160	300	250-300

*Додаток 2*  
*До порядку утримання та експлуатації гальм рухомого складу*

Допустимі швидкості руху  
поїздів у залежності від фактичного гальмівного натиснення

1. Вантажні поїзди					
Спуск 0/00	Максимальна швидкість руху				
0	30	40	50	60	65
0		8	12	20	26
1		9	13	20	26
2		9	14	20	26
3		10	15	21	27
4		10	15	22	27
5		10	15	22	27
6		10	16	22	27
7		12	17	22	27
8		12	18	22	27
9		13	19	23	27
10	10	13	20	25	27
11	11	15	20	28	
12	13	17	20	28	
Гальмівне натиснення на 100 тс ваги поїзда					

### 2. Пасажирські поїзди

2.1 З гальмівним натисненням від 50 до 54 включно на 100 тс ваги поїзда – швидкість руху не більше 80 км/год.

2.2 З гальмівним натисненням від 45 до 49 тс включно на 100 тс ваги поїзда – швидкість руху не більше 60 км/год.

### 3. Електропоїзди

При вимкненні гальм в одному вагоні – допустима швидкість руху зменшується на 5 км/год.

*Додаток 3*  
*До порядку утримання та*  
*експлуатації гальм рухомого складу*

**ПЕРЕЛІК**  
запасних частин гальмівного обладнання,  
яке повинно бути на кожному локомотиві

№ з п.	Найменування	Кількість
1	З'єднувальні рукави	2 шт.
2	Прокладки кільця для з'єднувальних рукавів	6 шт.
3	Запобіжники 6А для електропневматичних гальм	2 шт.
4	Ключ для демонтажу та постановки з'єднувальних рукавів	1 шт.
5	Проволока діаметром $\varnothing$ 1 - 1,5мм	
6	Дерев'яні конусні пробки $\varnothing$ 15 на 20мм	4 шт.

На моторвагонному рухомому складі

- з'єднувальні рукави – 2 шт. 1¼";
- у том числі з кінцевим краном – 1 шт.;
- прокладні кільця для з'єднувальних рукавів – 6 шт.;
- запобіжники 6А для електропневматичних гальм – 2 шт.;
- ключ для демонтажу і постановки з'єднувальних рукавів – 1 шт.;
- дерев'яні конусні пробки діаметром 15 на 25 мм – 2 шт.

### НОРМАТИВИ

часу зарядки гальмівної магістралі вантажних поїздів  
при різному зарядному тиску (Рз) гальмівної мережі в залежності від кількості  
вагонів у составі та кількості вагонів на одну секцію локомотива при умовах  
надійного відпуску гальм

Кількість вагонів	Час зарядки (хв.) при Рз = 5,0-5,2	Час зарядки (хв.) при Рз = 5,3-5,5
до 100	8	9
150	10	11
200	13	14
220	16	17
240	17	18
250	18	19
260	19	20
300	22	23
350	25	28
400	28	32
480	32	36

Кількість вагонів на одну секцію локомотива:

2ТЕ116	180 вісей
ЧМЕЗ	80 вісей
ВЛ8	180 вісей
ЧС2	180 вісей
ЧС7	180 вісей

**Примітка:** Максимальна кількість вагонів у составі поїзда можлива при відповідності щільності гальмівної магістралі встановленим нормативам.



Перелік

станцій, що передують перегонам зі спусками крутістю 18 ‰,  
де виконується переведення повітророзподільників на гірський режим та  
повна проба гальм виконується з зарядного тиску 6,- 6,2 кгс/см<sup>2</sup> з  
десятихвилинною витримкою

Дільниця Інкерман II - Золота Балка – непарних поїздів по станції Інкерман II.

Дільниця Інкерман II - Комишова Бухта – непарних поїздів по станції Інкерман II, або Севастополь Вантажний.

Дільниця Баглій – Дніпродзержинськ – непарних поїздів (тільки завантажених) по станції Баглій.

*Додаток 6*  
*До порядку утримання та експлуатації гальм рухомого складу*

Таблиця

гальмівних шляхів завантажених маневрових составів у залежності від величини спуску і кількості вагонів (без вмикання їх гальм) при тиску в гальмівних циліндрах тепловоза ЧМЕ-3 – 3,8-4,1 кгс/см<sup>2</sup>

(в метрах)

Для швидкості – 10 км/год

Кількість вагонів	Величина спуску					
	0	4	8	12	16	20
5	32	36	41	48	54	69
10	40	50	60	82	120	328
15	49	65	94	169	-	-
20	57	85	147	-	-	-
25	65	104	267	-	-	-
30	72	120	747	-	-	-
35	81	162	-	-	-	-
40	88	190	-	-	-	-
45	94	242	-	-	-	-
50	101	307	-	-	-	-

Для швидкості – 20 км/год

Кількість вагонів	Величина спуску					
	0	4	8	12	16	20
5	96	11	132	157	194	254
10	135	173	237	373	1311	-
15	172	245	422	3351	-	-
20	209	333	934	-	-	-

25	244	449	-	-	-	-
30	273	573	-	-	-	-
35	312	804	-	-	-	-
40	345	1134	-	-	-	-
45	367	1434	-	-	-	-
50	396	2150	-	-	-	-

Примітка: риси в таблиці означає те, що склад на даній величині ухилу не зупиниться.

### ***Основные положения приказа № 480/Н – 2008***

1. *Определены места и скорости проверки действия тормозов в пути следования.*
2. *Порядок полного опробования тормозов на промежуточных станциях.*
3. *Порядок отправления поездов с промежуточных станций с тормозным нажатием меньше, чем установлено нормативами.*
4. *Порядок действий при проверке тормозов при наличии знаков «ПГ» и «КГ».*
5. *Порядок проверки автотормозов в грузовых поездах и после остановки по срабатыванию тормозов.*

## **ИНСТРУКЦИЯ ВНД 32.0.07.001**

от 29.05.2001г

1.2 - **осмотр колёсных пар** под ТПС *должен производить:*

**машинист:**

- при каждой приёмке ТПС (в доступных местах);
- на стоянках локомотива: - на станциях;  
- в пунктах оборота;

*мастер или бригадир* - при выполнении ТО 2;

*мастер или приёмщик:*

- при производстве ТО 4, ТО 5, ТР 1, ТР 2;
- при первой подкатке новой колёсной пары;

3.3 - **при приёмке** колёсной пары проверять:

- **отсутствие:** трещин, вмятин, раздавленностей, ползунов, выбоин, плен, отколов, раковин, выщерблин;
- ослабления бандажа - (остукиванием молотка);
- ослабления бандажного кольца;
- отставание грязи между бандажным кольцом и центром;
- сдвиг бандажа - по контрольным меткам на бандаже и ободу центра;
- остроконечного наката гребня;

- **на открытых частях оси:**

- **отсутствие:** - трещин: - поперечных;  
- продольных;  
- косых;
- протёртых мест, плен;
- электроожега, др. дефектов;

- **отсутствие:** - нагрева букс - на ощупь рукой;

- **отсутствие:** - нагрева опорных подшипников тяговых редукторов;

3.5.4 - **для вывода с перегона до депо** локомотивов с двухосными несочленёнными тележками (**ЧС**) **вывешивать колёсные пары - ЗАПРЕЩАЕТСЯ;**

3.6 - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ выдавать в поезда ТПС** с колёсными парами, *имеющие:*

**на поверхности катания:**

глубиной - **более 3 мм** и длиной - **более 10 мм**

- выщерблену;
- раковину;
- вмятину;

;

**на вершине гребня:**

- выщерблену;
- вмятину;

глубиной - **более 4 мм;**

- остроконечный накат на гребне колёсной пары;

- разницу диаметров бандажей колёсных пары по кругу катания в комплекте: -  
более 12 мм – пассажирских;

- более 16 мм – грузовых;

- ослабление бандажа на колёсном центре оси в ступице;

- опасная форма гребня;

- толщина гребня,

электровоза **ЧС 2** - у **2-й и 5-й колёсной пары:**

до № 263: - **менее 21 мм;**

- **более 23 мм;**

при измерении на расстоянии от вершины гребня - 16,25 мм;

с № 264: - **менее 19,5 мм;**

- **более 21,4 мм;**

при измерении на расстоянии от вершины гребня - 13 мм;

- **на шейках и предступичной части:**

- острые риски;

- поперечные задиры;

- **протёртое место на средней части оси:**

- глубиной более 4 мм;

- **местное или общее увеличение ширины бандажа:**

- более 6 мм;

- **ослабление бандажного кольца в сумме на длине:**

- более 30%;

- но не более чем в 3-х местах;

- ближе 100 мм от замка бандажного кольца;

- **толщина бандажа – минимальная:**

- 40 мм – ВЛ 8;

- 40 мм – тепловозы;

- 45 мм – электровозы;

- 40 мм – электровозы в бесснежное время по разрешению «Н»;

- **кольцевые выработки на поверхности катания,**

- у основания гребня - **глубиной** - более **1 мм;**

- на конусной сопряженной с фаской бандажа:

- **глубиной** - более **2 мм;**

- **шириной** - более **15 мм;**

5.2.9 - **ослабление бандажа на ободе центра**, определяемое по звуку при ударе молотка по бандажу или по смещению контрольных рисок на бандаже и ободе;

- **если при смещении контрольных рисок** звук при ударе по бандажу не подтверждает его ослабления, а бандажное кольцо не ослабло:

*при скорости движения до 100 км/ч:*

- разрешается дальнейшая эксплуатация;

- против отметки на бандаже поставить новую метку на ободе с записью:

- в б/ж ТУ - 152;

- книгу ремонта;

- технический паспорт колёсной пары;

*при скорости движения свыше 100 км/ч:*

- перенос меток **ЗАПРЕЩАЕТСЯ;**

- бандаж подлежит замене;

- **постановку контрольных меток** должны производить комиссионно:

- мастер, имеющий право освидетельствования колёсных пар;

- приёмщик локомотива, имеющий право освидетельствования колёсных пар;

- **при повторном смещении контрольных меток** бандажа, даже без следов ослабления:

- повторное нанесение меток **НЕ ДОПУСКАЕТСЯ;**

- бандаж подлежит замене;

5.2.14 - **остроконечный накат** на гребне устраняется на станке;

- устранение остроконечного наката шлифовальными машинками – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**

### ТЕЛЕГРАММА № 930 Н

от 20.08.2003 г

- 2.1 - **установить контроль** за выдержкой локомотивными бригадами перегонного времени во время ведения поезда;
  - внести в технический формуляр локомотивных бригад выписки перегонного времени по участкам обслуживания;
- 2.3 - **ввести дополнительно** в регламент переговоров по обмену информации между машинистом и помощником машиниста:
  - после проследования выходного светофора станции, б/п, докладывать машинисту о перегонном времени следования по участку в грузовом движении;
- 3.4 - **обязать помощника машиниста грузового поезда** дополнительно делать выписку фактического проследования станции, б/п в пути следования;

НЗ – Матяш

### УКАЗАНИЕ № 10/40 ЦТ

от 23.07.2002 г

- 3.2 - **приведение в движение локомотива** без наличия помощника машиниста в кабине управления, или нахождение его в кабине до начала движения **менее 0,5 мин** считать грубым нарушением технической дисциплины.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>№№ страниц</b>	<b>Наименование документа</b>	<b>Краткое пояснение</b>
2		Причины проездов сигналов
2	Приказ № 495Ц	Мероприятия по обеспечен. БД
3	Приказ № 2Н	Проф. работа по обеспечен. БД
4	<b>Приказ № 7Ц</b>	Планово-предупред. систем. БД
6	<b>Приказ № 206Н</b>	Взаимоконтроль по обесп. БД
11	Приказ № 92Ц	Поряд. проез. должн. лиц в каб.
14	Приказ № 12	Классификация транспортн. пр.
16	ЦТ-ЦШ-ЕОТ- 0027	Порядок пользования АЛСН
21	ЦТ-0033	Про экспл. лок. скоростемеров
26	№ 992-ЦЗ	Нестандартные ситуации
70	Инстр. ЦТ - 0048	Аварийные и нестандартные
81	Приказ № 672Н	Аварийные и нестандартные
104	Приказ № 135Н	Проба тормозов при маневрах
107	Приказ № 480Н	Порядок эксплуатации тормозов
140	ВНД 32.0.07.001	Инструкция по колёсным пар.
142	Указ. № 930Н	Выдержка времени перег. хода
142	Указ. № 10/40ЦТ	Пом.маш. в кабине менее 30 с.